



BÖHNKE + PARTNER®
MEMBER OF THE SCHMERSAL GROUP



Manuel d'installation

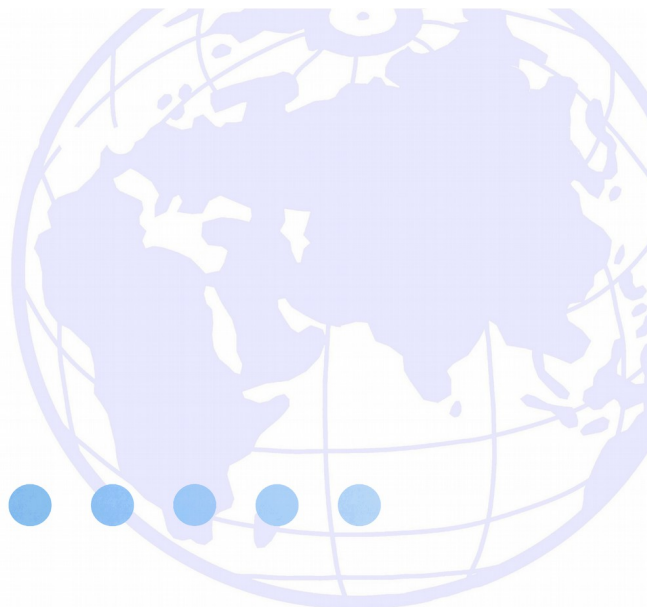
Système »bp308«

- Informations générales
- Informations de sécurité
- Instructions de mise en service
- EC-Certifications du produit



GERMANY

BÖHNKE + PARTNER
Member of the Schmersal Group
Industrieweg 13
51429 Bergisch Gladbach
PHONE + 49 - 2204 - 9553 - 0
FAX + 49 - 2204 - 9553 - 555
info@boehnkepartner.de
www.boehnkepartner.de
www.WinMOS.de
www.CANwizard.de



WORLDWIDE

Table of Contents

1 Informations générales.....	7
1.1 Remerciements	7
1.2 Objectifs.....	8
1.3 Documents.....	8
2 Informations de sécurité.....	9
2.1 Personnel qualifié.....	9
2.2 Formation aux premiers secours. Instructions de sécurité en rapport aux unités de commande.....	9
2.3 Exigences d'assemblage et de fonctionnement.....	11
3 Certifications du produit	13
3.1 Description générale.....	13
3.2 Attestation d'examen CE de type BPL 02 avec SMZ.....	14
3.3 Attestation CE bp308 (95/16E/G): 01/208/5A/1103/1644Ae5.....	17
3.3.1 Déclaration de conformité avec la directive CE (95/16/EG).....	17
3.3.2 Déclaration de conformité avec la directive CE (2004/108/EG) / EN12015+EN12016. .	18
4 Normes.....	19
4.1 Directives EMC.....	19
4.2 EN 81.....	20
5 Système de contrôle « bp308 ».....	21
5.1 Description du produit et de ses fonctions.....	21
5.2 Résumé des fonctions de bp308	22
5.3 Contrôle décentralisé des ascenseurs.....	25
5.4 Le système de groupe.....	25
5.4.1 Appels prioritaires.....	26
5.4.2 Affichage de groupe sous WinMOS®300	27
5.5 Composants du bp308.....	28
5.6 Variantes de bp308.....	29
5.7 Brève description du bp308.....	29
5.7.1 Vue de haut.....	29
5.7.2 Vue de gauche.....	30
5.7.3 Vue du dessous.....	30
5.7.4 Vue de droite.....	31
5.7.5 Panneau opérateur et écran LCD du bp308.....	32
5.7.5.1 Aperçu standard.....	32
5.7.5.2 Barre d'état de l'ascenseur.....	32
5.7.5.3 Barre d'état du circuit de sécurité.....	33
5.7.5.4 Panneau opérateur.....	33
5.7.6 Menu de services.....	33

5.7.7	Menu de configuration.....	34
5.7.7.1	Démarrer le menu de configuration.....	34
5.7.8	Menu d'appels.....	34
5.7.9	Menu d'informations.....	35
5.7.10	Terminal-Mode.....	35
5.7.11	Programme de surveillance LPCmon.....	36
5.7.11.1	Démarrage du programme de surveillance.....	36
5.7.12	Mémoire de programmes et paramètres.....	37
5.7.12.1	Informations générales.....	37
5.7.12.2	Échange.....	37
5.7.12.3	Mises à jour logicielles.....	38
5.7.13	Système de contrôle bp308 et variateur de fréq. dans une même armoire	39
5.7.14	Entretien facile - grâce à un assemblage à structure claire.....	40
5.7.15	Armoire de commande avec unité bp308.....	40
5.7.16	Fonctionnalités standard.....	42
5.7.17	Fonctionnalités en option.....	44
5.7.17.1	Alimentation continue (UPS).....	44

6 Installation et mise en service.....47

6.1	Conditions de stockage et d'exploitation	47
6.2	Préparation	48
6.3	Installation du système de contrôle bp308.....	49
6.4	Installation de l'armoire de commande.....	49
6.5	Assemblage de la boîte de jonction de la cabine.....	49
6.6	Assemblage de l'encodeur absolu.....	50
6.6.1	Kits de fixation de l'encodeur absolu.....	50
6.6.2	Assemblage dans la gaine.....	51
6.6.3	Assemblage sur cabine.....	52
6.7	Assemblage des commutateurs magnétiques.....	53

7 Installation électrique.....55

7.1	Préparation.....	55
7.2	Atténuation des interférences et conseils	57
7.3	Connexion des câbles blindés.....	60
7.4	Désignation des schémas de circuits.....	61
7.5	Échantillon de schéma de circuit d'un ascenseur à câbles.....	64
7.6	Échantillon de schéma de circuit d'un ascenseur hydraulique	65
7.7	Installation électrique	66
7.8	Connexion bus	66

Support bus électrique.....66

7.8.1	Support bus électrique.....	66
7.8.2	Couleurs des câbles.....	67
7.8.3	Topologie du réseau.....	67
7.8.4	Exemple d'une topologie correcte.....	68
7.8.4.1	Unité de contrôle d'un ascenseur hors batterie.....	68

7.8.4.2	Batterie de deux ascenseurs sur une ligne	69
7.8.4.3	Batterie de deux ascenseurs sur trois lignes.....	70
7.8.4.4	Batterie de deux ascenseurs sur deux lignes	71
7.8.5	Affectation des broches	72
7.8.5.1	Affectation des broches du connecteur D-Sub à 9 broches	72
7.8.5.2	Affectation des broches du connecteur femelle RJ45	72
7.8.5.3	Affectation des broches du connecteur ouvert.....	73
7.8.6	IDs des nœuds des composants CAN	73
7.9	Câble de manœuvre sur le boîtier du toit de cabine.....	74
7.10	Sélection du variateur de fréquence.....	75
7.10.1	Sélection par bus CAN	75
7.10.2	Connexion DCP au variateur	76
7.10.2.1	Affectation des broches du connecteur DCP.....	76
7.10.3	Câblage en parallèle avec RVM-01.....	77
7.11	Installation de l'encodeur absolu.....	79
7.12	Interconnexion de la batterie.....	79
7.13	Lignes de données au système de diagnostic à distance.....	80
7.13.1	Ligne téléphonique analogique.....	80
7.13.2	ISDN.....	80
7.13.3	Ethernet.....	80
7.13.4	LON.....	81
7.14	Installation du système d'appels d'urgence.....	81

8 Instructions de mise en service.....83

8.1	Préparation.....	84
8.2	Module de test de tension STM-02.....	84
8.2.1	Avant la première mise sous tension	84
8.2.2	Description fonctionnelle du module de test de tension STM-02.....	86
8.3	Conseils techniques au sujet de l'unité de commande.....	86
8.4	Vérifications préalables au démarrage de l'unité de commande	94
8.5	Brancher l'alimentation.....	96
8.6	Vérifier les paramètres de l'unité de comm. et de l'unité d'entraînement.....	97
8.6.1	Vérifier les câbles du bus.....	97
8.6.2	Vérifier les terminaisons du bus.....	98
8.6.3	Vérifier les paramètres CAN	98
8.6.4	Vérifier la connexion DCP.....	98
8.7	Premier trajet avec commandes de secours.....	99
8.8	Premier trajet avec contrôles d'inspection.....	100
8.9	Séquence d'un trajet encadré à deux vitesses (Résumé).....	103
8.9.1	Points de déconnexion pour haute vitesse de déplacement (V3).....	104
8.10	Séquence d'un trajet direct avec DCP.....	105
8.11	Mise en service du système de sélection d'étages	106
8.11.1	Installation des commutateurs de décélération	106
8.11.2	Réglages de base.....	107
8.11.3	Trajet de lecture avec encodeur absolu.....	108
8.11.4	Vitesses de déplacement.....	109
8.11.5	Décélération à l'aide de S81/S82 en marche normale aux derniers étages.....	111
8.11.6	Diagrammes d'impulsions du codeur absolu, sans palier à courte distance	112

8.11.7	Diagrammes d'impulsions de l'encodeur absolu avec palier à courte distance.....	114
8.12	Premier trajet avec commandes de marche normale	115
8.13	Optimisation du comportement de déplacement.....	116
8.14	Mise en service du système d'appels d'urgence	116
8.15	Mise en service du système d'appels d'urgence	116
8.16	Mise en service des diagnostics de données à distance	117
8.16.1	Mise en service d'un modem.....	117
8.16.2	Mise en service d'un accès réseau	118
8.17	Achèvement de la mise en service	118
9	Dépannage.....	119
9.1	Procédés de surveillance.....	119
9.2	Informations sur les défaillances.....	122
9.3	Rapports de défaillances.....	123
9.4	Liste de défaillances.....	124
9.5	Liste de défaillances.....	124
9.6	Messages.....	125
	Travaux de réparation.....	125
10	Maintenance.....	127
Annexe		128
A	Navigation dans les menus bp308	128
B	Menu de service de référence rapide.....	130
C	Menu de setup de référence rapide.....	147

1 Informations générales

1.1 Remerciements

Cher client!

Merci pour la confiance que vous placez en BÖHNKE + PARTNER GmbH par l'achat du « bp308 ».

Veuillez prendre connaissance de ce manuel d'installation et des documents relatifs au composants, car une mauvaise manipulation présente de sérieux risques de blessure.

La lecture de tous les conseils et astuces vous permettra de gagner beaucoup de temps et de consultations lors de l'installation du système.

Le terme « Manuel d'installation » désigne l'ensemble des documents que nous avons préparé pour fournir à nos clients des informations complètes sur notre société et notre gamme de produits. Le manuel d'installation est clairement divisé en différentes sections à des fins de référence et d'aperçu rapide. Il traite des dangers et risques pouvant causer de sérieuses blessures et des dommages coûteux à la suite de travaux mal effectués. Enfin, il fournit les informations nécessaires requises pour l'installation et la mise en service du système de contrôle.

Le manuel d'installation est fourni avec toutes les unités de contrôle, formant ainsi une partie de la documentation de votre système de contrôle

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à nous contacter:

BÖHNKE + PARTNER®

Member of the Schmersal Group

Industrieweg 13

51429 Bergisch Gladbach (Bensberg)

Deutschland

Tél. : +49 2204 9553-0

Fax : +49 2204 9553-555

Hotline : +49 2204 9553-444

www.bp308.de

www.boehnkepartner.de

info@boehnkepartner.de



Fig. 1

Le système de contrôle « bp308 » présente les dernières interfaces des technologies d'ascenseurs.

1.2 Objectifs

Le système de contrôle « bp308 » est un équipement appliqué aux ascenseurs.

1.3 Documents



Ce manuel ne fournit pas d'informations sur l'intégralité de notre gamme d'options de livraison. Ces informations servent exclusivement de description de produit et ne doivent pas être interprétées comme des caractéristiques garanties au sens légal du terme. Toute réclamation pour dommages faite à notre société – pour quelque raison légale que ce soit – sont exclues, sauf si nous avons commis un acte de préméditation ou de négligence grossière. Nous ne garantissons pas que les circuits ou procédés en questions soient absents de droits de propriété industrielle de tiers. Ce manuel ne peut être réimprimé, en partie ou dans son intégralité, sans le consentement préalable de BÖHNKE + PARTNER GmbH et sous réserve d'avoir reçu les acquittements appropriés.

© BÖHNKE + PARTNER Member of the Schmersal Group

® Le logo et le nom de la société sont des marques déposées.

Les informations contenues au sein de ce manuel sont vérifiées régulièrement. Les corrections nécessaires sont apportées aux éditions suivantes.

Les avertissements ainsi que les informations spéciales de ce manuel technique sont indiquées comme suit et soulignées par les symboles correspondants.



ATTENTION!

Cette indication sert à préciser que le non respect des instructions ou procédures peut causer des dommages aux équipements, des blessures ou accidents fatals.



ATTENTION!

Cet avertissement est donné si le non respect des instructions et procédures peut causer des blessures ou accidents fatals dûs au courant électrique.



INFO!

Cette indication sert à mettre en valeur des informations spéciales.

2 Informations de sécurité

Avant d'installer et de mettre en service cette unité, veuillez lire avec attention les instructions et avertissements de sécurité, et prêter une attention particulière à toutes les étiquettes d'avertissement attachées à l'unité. Assurez-vous que les étiquettes d'avertissement soient lisibles à tout moment et remplacez les étiquettes manquantes ou endommagées.



2.1 Personnel qualifié

Le personnel qualifié, au sens entendu dans les documents se rapportant aux avertissements présents sur les appareils eux même, est composé de personnes familiarisées avec la construction, l'installation, la mise en service, le fonctionnement et la maintenance des appareils, et disposant des qualifications pertinentes par rapport aux travaux, comme par exemple:

- ▶ Apprentissage et compétences et/ou autorisation d'effectuer l'ouverture, la mise à la terre et l'étiquetage de circuits d'alimentation et d'appareils, conformément aux normes et aux techniques de sécurité.
- ▶ Apprentissage et compétences dans la maintenance et l'utilisation des dispositifs de sécurité appropriés, conformément aux normes.

2.2 Formation aux premiers secours. Instructions

de sécurité en rapport aux unités de commande

ATTENTION!

Extrait du "Merlette ber Sicherheitsmaßnahmen bei der Montage und Instandsetzung von Aufzugsanlagen" (ZH 1/312; Édition: 10/1983) (memorandum sur les mesures de sécurité à prendre lors de l'assemblage et de la maintenance d'ascenseurs) publié par "Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften" (association des coopératives de commerce industriel):

3.1) Notification

Si un ingénieur de terrain doit travailler seul sur un système d'ascenseurs, il doit informer le préposé aux ascenseurs ou toute autre personne dans le bâtiment (par exemple le concierge, un habitant) de sa présence.

3.2) Bloquer le Système B de l'ascenseur

Avant de commencer à travailler sur le système, il faut bloquer sa marche normale. Un avertissement indiquant "ascenseur hors service" doit être apposé à chaque palier. Les accès ouverts doivent



être bloqués de telle sorte que les personnes non autorisées ne puissent y pénétrer.

3.3) Commandes palières

Mettre hors-tension les commandes palières avant de commencer les travaux.

3.4)

Si l'ingénieur de terrain doit exécuter un travail nécessitant la présence d'une seconde personne, celle-ci peut-être le préposé aux ascenseurs ou n'importe quelle autre personne en ayant reçu l'instruction.

3.5) Pontagedes lignes de commande et des commutateurs

Il est interdit de ponter les lignes de commande et les commutateurs lors des opérations de maintenance et d'inspection. Si les travaux de réparation ne peuvent être effectués sans ponter les lignes de contrôle et les commutateurs, il faudra prendre les plus grandes précautions pour effectuer le montage des ponts. Immédiatement après avoir achevé les travaux de réparation, les pontages devront être retirés.

3.6) Déclaration de commutation

Les déclarations de commutation temporaires ou verbales sont interdites.

3.7) Travailler avec des composants électriques sous-tension

S'il est nécessaire de travailler avec des composants électriques sous-tension, il ne faut exécuter ces travaux qu'à l'aide d'outils isolés et d'un substrat ainsi que du matériel de sécurité personnel requis. Il faut respecter les instructions relatives aux règlements de sécurité DIN EN 50110 partie 1 et partie 2 / DIN VDE 0105 partie 100 "Betrieb von elektrischen Anlagen" (comment utiliser les appareils électriques).

3.8) Fonctionnement des ascenseurs

L'ingénieur de terrain ne doit pas faire fonctionner l'ascenseur jusqu'à l'achèvement des travaux d'installation, sauf si cela est nécessaire.

3.9) Se tenir sur le toit de la cabine

La porte palière ne pourra être fermée qu'après cela. S'il n'y a pas de commutateur d'inspection, un assistant devra opérer les commandes de la cabine.

Les personnes se tenant sur le toit de la cabine ne sont autorisées à saisir une commande et/ou un commutateur d'impulsion pour faire se déplacer la cabine que si toutes les personnes présentes se sont placées derrière les contours de la cabine. Il est interdit de continuer le travail lorsque la cabine est en déplacement.

Seules les personnes requises pour effectuer les travaux peuvent se tenir sur le toit de la cabine.

2.3 Exigences d'assemblage et de fonctionnement

ATTENTION!

- Le système de contrôle »bp308« a été fabriqué en ligne avec les dernières technologies et on peut l'opérer sans danger. Certains risques ne se présentent que si des personnes non autorisées utilisent le matériel de manière inappropriée et pour un usage auquel il n'est pas destiné.
- Le fonctionnement sécurisé et sans erreur des appareils est sujet à un transport, un stockage, une construction et une installation soignés, ainsi qu'à une bonne exploitation et une bonne maintenance.
- Évitez de prendre des mesures pouvant empêcher le fonctionnement sécurisé de l'équipement.
- Toute reconstruction et tous changements non autorisés peuvent empêcher le bon fonctionnement du matériel et sont interdits.
- Pendant la marche, les composants d'entraînement sont partiellement exposés à de hautes tensions et comportent des parties mobiles ou rotatives. Ils pourraient ainsi causer de sérieux dommages aux personnes ou des dommages matériels en cas de retrait non autorisé des capots nécessaires, ou en cas de mauvaise maintenance.
- Seul le personnel qualifié peut être amené à travailler sur le matériel. Ce personnel doit conserver le manuel d'installation ainsi que tous les documents relatifs au produit à portée de main à tout moment lors des travaux sur le matériel, et doit s'y conformer.
- L'opérateur doit s'assurer que l'unité d'entraînement soit sécurisé en cas de panne du matériel, car dans le cas contraire, des personnes pourraient se voir blessées ou le matériel pourrait être endommagé.



ATTENTION!

Avant de commencer tous travaux sur les appareils, mettre l'alimentation hors-tension et s'assurer de l'absence de tension résiduelle dans les appareils.



3 Certifications du produit

Examen CE de type pour SMZ04 et BPL02

3.1 Description générale

Le circuit de sécurité SMA-04 des modules et la carte d'alimentation BPL-02 avec SMZ ne peut être exploitée dans les manœuvres d'ascenseurs qu'avec les modules système bp115, bp117, bp300, bp302, bp304, bp306 et bp308.

Dans le respect de ces conditions, on peut utiliser le module de sécurité dans les cas suivants

- ▶ Appareils de sécurité électriques conformes aux normes TRA 261 et DIN EN 81 partie 1 et partie 2 n° 14.1.2.3 comme substitut à des commutateurs mécaniques positifs.
- ▶ Circuits avec fonctions de sécurité: circuit d'opération de délai sur course de tampon raccourcie TRA 262.53 et DIN EN 81 partie 1 et partie 2 n° 12.8
- ▶ Mise à niveau et ajustement avec cabine ouverte et porte palière TRA 265.1 et DIN EN 81 partie 1 et partie 2 n° 14.2.1.2.
- ▶ Opération d'amarrage TRA 266.3 et DIN EN 81 partie 1 et partie 2 n° 14.2.1.5

Reconnaissance d'un mouvement involontaire de la cabine aux portes ouvertes, conformément aux normes EN 81-1/-2, section 9.11.7 et 9.13.7

Fig. 2

Module système
bp117/304/306/bp208/bp308
comme sous-partie de la
carte de circuit BPL- 02

Exigences de la directive
95/16/EC

EN 81-1:1998+A3:2009
EN 81-2:1998+A3:2009

Numéro d'enregistrement
01/208/5A/1103/1644Ae5

du 09 septembre 2013

3.2 Attestation d'examen CE de type**BPL 02 avec SMZ**
ZERTIFIKAT
CERTIFICATE
EC Type-Examination Certificate
Reg.-No.: 01/208/5A/1103/1644Ae5

Product tested	- Safety circuit, - Electronic monitoring circuits	Certificate holder	BÖHNKE + PARTNER GmbH Steuerungssysteme Industrieweg 13 51429 Bergisch Gladbach Germany
Type designation	Subarea of the printed circuit board BPL-02 of the system modules bp117, bp304, bp306, bp308 and bp208	Manufacturer	see certificate holder
Codes and standards forming the basis of testing	Directive 95/16/EC EN 81-1:1998 + A3:2009 EN 81-2:1998 + A3:2009		
Intended application	For use in passenger lifts and goods passenger lifts. Safety circuit for - bridging of the door switch and the locking element switch during levelling and re-levelling with doors open acc. to EN 81-1/-2, clause 14.2.1.2 a) 2), - detection of an unintended car movement with open doors acc. EN 81-1/-2, clause 9.11.7 and 9.13.7 respectively. Electronic monitoring circuits for feedback-free monitoring of the lift installation's safety chain switching status acc. to EN 81-1/-2, clause 14.1.2.1.3.		
Specific requirements	The instructions of the associated Installation and Operating Manual and the Annex to this certificate shall be considered.		
It is confirmed, that the product under test complies with the requirements for lifts defined in the EC Directive 95/16/EC.			
This certificate is valid until 2018-09-09.			

The issue of this certificate is based upon an examination, whose results are documented in report-no.: 968/A 121.02/13 dated 2013-09-09.

This certificate is valid only for products which are identical with the product tested. It becomes invalid at any change of the codes and standards forming the basis of testing for the intended application.



Köln, 2013-09-09

Certification Body for Lifts and their
Safety Components, NB 0035

Volker Sepanski

Dipl.-Ing. Volker Sepanski

Annex to EC Type-Examination Certificate Reg.-No. 01/208/5A/1103/1644Ae5 dated 2013-09-09

1. Component	- Safety circuit - Electronic monitoring circuits
2. Manufacturer	Böhnke + Partner GmbH® STEUERUNGSSYSTEME Industrieweg 13 51429 Bergisch Gladbach Germany
3. Designation / Type	Subarea of the printed circuit board BPL-02 of the system modules bp117, bp304, bp306, bp308 and bp208
4. ID-No. / Marking on the component	01/208/5A/1103/1644
5. Area of application	For use in passenger lifts and goods passenger lifts
6. Intended use	Safety circuit for - bridging of the door switch and the locking element switch during levelling and re-levelling with doors open acc. to EN 81-1/-2, clause 14.2.1.2 a) 2), - detection of an unintended car movement with open doors acc. to EN 81-1/-2, clause 9.11.7 and 9.13.7 respectively. Electronic monitoring circuits for - feedback-free monitoring of the lift installation's safety chain switching status acc. to EN 81-1/-2, clause 14.1.2.1.3.
7. Characteristics	
7.1 Characteristics safety circuit	Output voltage range: 0 - 250 VAC Fuse protection of the output circuit: max. 4 A
7.2 Characteristics monitoring circuits	Input voltage: max. 250 VAC Neutral lead: 9 (NN), 14 (NF) Input current per monitoring circuit: ca. 3.45 mA
7.3 Common characteristics	Pollution degree: 3 Material group: IIIa Protection degree: IP > 43 (to be ensured by housing/enclosure) Operating temperature: 0...+60°C Further technical data see operating manual of the component BPL-02 of company BÖHNKE + PARTNER® GmbH Steuerungssysteme.
8. Maintenance	The correct operation has to be checked periodically.
9. Installation	- The specifications in the operating manual for the installation, commissioning, as well as operation of the component BPL-02 have to be considered. The relevant national regulations and the EN 81-1/-2 have to be followed on installation. - By the selection of an appropriate installation place it has to be ensured that environmental influences like water, conductive dust and condensation don't have a negative impact on the safety-related operation of the component. - The connected sensor elements of the safety chain must satisfy the requirements of EN 81-1/-2. - The return wire to the coils of the safety-relevant contactors must run according to the specifications of the operating manual from terminal 9 (NN) to terminal 14 (NF) across the board and must be connected to terminal 14 (NF). The N-wire from the safety-relevant contactors to the component BPL-02 must not have any further connection to

Annex to EC Type-Examination Certificate Reg.-No. 01/208/5A/1103/1644Ae5 dated 2013-09-09

	N-wires of the remaining control system. - On the installation an EMC-compatible wiring has to be ensured.
10. Specific conditions	In line with the commissioning and the recurring checks of the lift the following checks have to be performed: - Check of the correct installation - Check of the hardware version - Check of the safety function according to the inspection instructions in the operating manual - Check of the N-wire interruptions of the monitoring circuits according to the inspection instructions in the operating manual <u>Specific conditions</u> for the safety function „Detection of an unintended movement of the lift car with open doors“ acc. to EN 81-1/-2, clause 9.11.7 and 9.13.7 respectively: - The retention of the tripped state of the protection means - even beyond the interruption of the power supply - has to be performed by an additional measure outside of the safety circuit. - As tripping time of the safety circuit for the detection of an unintended movement 10 ms have to be considered. Response times of upstream sensors (e.g. zone switch) and downstream actors (e.g. disengaging device, equipment for stopping holding the lift car) are not contained herein and have to be considered separately.

3.3 Attestation CE bp308 (95/16E/G):

01/208/5A/1103/1644Ae5

Lieu désigné, ID n° 0035

3.3.1 Déclaration de conformité avec la directive CE (95/16/EG)



EU-Declaration of conformity as in the EU-Regulation (95/16/EU)

We hereby declare that the following products:

Component group	Part of the printed circuit(s)	Number of certificate according to 95/16/EU
SMZ-03		09 208 92602 / 5
Systemmodul bp115	BCL-01	09 208 92603 / 5
Systemmodul bp302	CLP-03	09 208 92604 / 5Ae1
Systemmodul bp300	CCP-01	09 208 92605 / 5
FDG-02	FDG2-B, FDG2-E	09 208 92606 / 5
Systemmodul bp117/bp304	BPL-01	09 208 92612 / 5
Systemmodul bp117/bp304/bp306/bp308/bp208	BPL-02	01/208/5A/1103/1644Ae5
SMZ-04		01/208/5A/0408/1770Ae1
FDG-03	FDL-01	01/208/FWB/B/0106/1311Ae1
Systemmodul bp119	LMC-SB-51	01/208/5A/6007/13

from build year 1999, conform to the composition requirements for elevators (95/16/EG) as set out in the guidelines of the board to harmonise the legal regulations of the member states. This declaration is only valid for the above-mentioned products, when these are installed in elevator systems.
This document becomes invalid as a consequence of unauthorised amendments to our products.
Attention must be paid to the manuals supplied.

The appropriate component- or construction type tests were carried out by: TÜV Rheinland, Safety and Environmental Protection GmbH.
The EG type approval certificates and the conformity certificates with the EG certificate numbers are issued by TÜV Rheinland/Berlin-Brandenburg, sect. Conveyance Technology (notified body 0035).

This declaration is given by Joachim Ramrath for
BÖHNKE + PARTNER GMBH
STEUERUNGSSYSTEME
Industrieweg 13
51429 Bergisch Gladbach
Federal Republic of Germany

in the name of the management

Bergisch Gladbach 19th of September 2013

(Joachim Ramrath, Member of the management)

Formular-Nr.: QFB_Konformitätserklärung_bp-Systemmodule_EG-RiLi_Engl.DOC ; Stand: 15.Dezember 2011

3.3.2 Déclaration de conformité avec la directive CE (2004/108/EG) / EN12015+EN12016



EU-Declaration of conformity as in the EU-Regulations (89/336/EEC, amended by 92/31/EEC) and EN12015 and EN12016

We, hereby declare that the following product

Control unit

Identification:

Elevator control system (control cabinet), bp115, bp117, bp300, bp302, bp304, bp306, bp308, bp208, bp119

accords with the protective demands to harmonise the legal regulations of the member states with regard to electro-magnetic compatability (89/336EEC; amended by 92/31/EEC) as laid down by the committee and EN12015 and EN12016

This declaration is valid for products which are part of this declaration and which are produced according to the attached documentation.

This document becomes invalid as a consequence of unauthorised amendments to our products.
Attention must be paid to the manuals supplied.

The appropriate tests were carried out by the following laboratories: TÜV Berlin-Brandenburg, BZT Kolberg und TÜV Rheinland.

The evaluation of conformity was carried out by the appropriate authority: TÜV Rheinland Product Safety GmbH.

The certificate of the bp115 has the registration number: AV 9711203 01

The certificate of the bp117 has the registration number: AV 2110188 01

The certificate of the bp300, bp302 has the registration number: AV 9611109 01

The certificate of the bp304 has the registration number: AV 2010741 01

The certificate of the bp306 (71W-power-supply) has the registration number: 21121247_001

The certificate of the bp306 (130W-power-supply) has the registration number: 21122666_001

The certificate of the bp308 has the registration number: P10-Z-00387-001

The certificate of the bp208 has the registration number: P10-Z-00387-001

The certificate of the bp308 has the registration number: 13057

This declaration is given by Joachim Ramrath for

BÖHNKE + PARTNER GMBH

STEUERUNGSSYSTEME

Industrieweg 13

51429 Bergisch Gladbach

Federal Republic of Germany

in the name of the management.

Bergisch Gladbach, den 20th of September 2013

(Joachim Ramrath, Member of the management)

Formular-Nr.: QFB_Konformitaetserklaerung_bp-Systemmodule_EMV-RiLi_Engl.DOC ; Stand: 19.05.2011

4 Normes

CONSEILS RELATIFS A D'AUTRES REGLES ET RISQUES

- Les conseils de procédures et extraits des schémas de circuits présentés dans les documents techniques doivent être appliqués mutatis mutandi, c'est à dire que l'on doit les respecter à chaque application. BÖHNKE + PARTNER n'accepte pas la responsabilité de leurs capacités individuelles.
- Afin de vérifier le fonctionnement normal de l'intégralité du système de contrôle, il vous faut respecter les documents des fabricants de composants tiers, qui vous sont également fournis (par exemple la notice d'utilisation du variateur de fréquence).
- Le système de contrôle bp308 doit être utilisé exclusivement pour le traitement d'informations dans des systèmes de contrôles d'ascenseurs.
- Les unités de contrôle, les cartes de circuits imprimés, les modules ou autres dispositifs ayant été endommagés lors du transport ne doivent pas être utilisés ni mis en services.
- Les cartes de circuits imprimés comprennent des éléments pouvant être endommagés par l'électricité statique. C'est pourquoi il vous faut vous assurer que votre propre corps soit déchargé avant de toucher les composants électroniques. Pour ce faire, il vous suffit de toucher un objet mis à la terre conductible (soit n'importe quelle partie métallique de l'armoire de commande).



4.1 Directives EMC

Tous les dispositifs industriels contrôlés de manière électronique, tels que, par exemple, des PCs, microprocesseurs, ordinateurs, SPSs, peuvent subir l'influence des impulsions parasites s'ils n'ont pas été protégés comme il convient. Ces impulsions parasites peuvent être causées par des appareils extérieurs, tels que par exemple les variations de tension dans les câbles d'alimentation ou les impulsions de commande des pièces électriques du variateur de fréquence. BÖHNKE + PARTNER ont pris toutes les précautions nécessaires lors de la fabrication de l'unité de commande. Les composants installés ne sont que peu sensibles aux interférences environnantes.

ATTENTION!

- Toujours suivre les instructions EMC fournies par le fabricant du variateur de fréquence!



- Si vous avez d'autres questions au sujet de la Directive EMC, veuillez vous adresser à notre service client
- Veuillez également prêter une attention particulière aux conseils relatifs aux mesures de suppression des interférences donnés dans ce manuel.

4.2 EN 81

Régulation EN 81-2:

Nous faisons ultérieurement mention du fait que BÖHNKE + PARTNER n'accepte pas la responsabilité des dommages pouvant être liés au respect des réglementations EN 81-2! Par exemple: la remise à niveau d'un ascenseur hydraulique même au cas où la surveillance de l'exécution a répondu en raison d'une défaillance de phase.

5 Système de contrôle « bp308 »

5.1 Description du produit et de ses fonctions

Le système de contrôle bp308 est un composant électronique servant au contrôle des ascenseurs. Il existe en différents modèles, avec contrôleurs de circuits de sécurité pour différentes tensions et groupes électrogènes à puissances de sortie variables, avec ou sans circuit de sécurité/protection intégré.

Les fonctions basiques d'une unité de contrôle d'ascenseur, telles que l'alimentation stabilisée, le contrôleur de circuit de sécurité, et le circuit de sécurité, ont été intégrées de manière systématique au système de contrôle bp308.

Le système de contrôle bp308 est un système à microprocesseur décentralisé à « intelligence » répartie. Les composants décentralisés sont reliés à l'unité par le biais des deux interfaces CANopen dans la version standard, conformément à la norme internationale. CANopen CiA-417 (www.CANopen-Lift.org). Le système comprend également d'autres interfaces se rapportant à des protocoles plus anciens répandus dans l'industrie de l'ascenseur.

Le système de contrôle bp308 se compose comme suit:

- ▶ Groupe électrogène stabilisé, synchronisé, à 2 tensions
5 V CC 2 A (interne uniquement),
- ▶ 24 V CC 2.2 A (aux bornes),
- ▶ Détection des coupures de courant 150 V CA ,
- ▶ Éclairage de secours 12V, 600 mA, protection totale contre les décharges à 10V,
- ▶ Pré-contrôle,
- ▶ Contrôleur de circuit de sécurité,
- ▶ Circuit de sécurité/protection (facultatif),
- ▶ Entrées, sorties et relais programmables librement,
- ▶ Entrées et sorties standard sous surveillance électronique, de même que les interfaces pour:
- ▶ La sélection du variateur de fréquence avec interface DCP3 et DCP4+,
- ▶ Les encodeurs absolus de différentes fabrications et technologies,
- ▶ Diagnostics de données à distance par Bluetooth, modem USB, ou Ethernet,
- ▶ Automatisation de bâtiments par protocole EIS, norme LONworks, OPC, Modbus ou Profibus DP.
- ▶ Composants CANopen CiA-417,
- ▶ Réseau local pour les diagnostics à distance et la surveillance,



▲ Fig. 3

. Le système de contrôle « bp308 » présente les dernières interfaces technologiques disponibles dans le domaine des ascenseurs.

- ▶ Connexion USB via ordinateur portable pour servir les fins de diagnostic et de mises à jour logicielles,,
- ▶ hôte USB pour clés USB, modems ou adaptateur Bluetooth,
- ▶ Emplacement carte mémoire pour mises à jour logicielles, fichiers journaux et sauvegardes de paramètres.

Selon ces fonctions concentrées et au vu de la conception du contrôle décentralisé, on peut utiliser de petites armoires de commande. L'armoire de commande standard du système de contrôle bp308 mesure 600 x 600 x 250 mm et est ainsi prévue pour des ascenseurs ne disposant que d'un espace limité.

Conjuguée au système de surveillance des données à distance WinMOS®300 (www.WinMOS.de), elle peut augmenter de manière significative la disponibilité de l'ascenseur. En outre, ce système vous permet d'adapter complètement les intervalles de service à vos besoins.

5.2 Résumé des fonctions de bp308

- ▶ Contrôles d'un ascenseur unique
- ▶ Contrôles d'une batterie de 8 ascenseurs sans ordinateur de contrôle de groupe
- ▶ 128 réglages de palier
- ▶ SFS – commande automatique par bouton-poussoir
- ▶ SFR – commande automatique par bouton-poussoir avec mémoire d'appel (« Contrôle taxi »)
- ▶ 1KS – commande collective par 1 bouton
- ▶ 1KSab – commande collective descente par 1 bouton
- ▶ 1KSauf – commande collective montée par 1 bouton
- ▶ 2KS – commande collective montée et descente par 2 boutons
- ▶ Données de fonctionnement enregistrées : mouvements, heures d'utilisation, défaillances, messages
- ▶ Ascenseur à câbles : pôles commutables, une vitesse, deux vitesses, variateur de fréquence, moteur Ward Leonard
- ▶ Ascenseur à propulsion hydraulique : démarrage direct et en étoile-triangle, commande de soupapes, démarrage en douceur, variateur de fréquence
- ▶ Contrôle thermique positif du moteur d'entraînement, intégré
- ▶ Circuit de sécurité, intégré (230 V AC standard, 48 V DC en option)
- ▶ Sélection des contacteurs principaux 230 V AC, intégrée
- ▶ Circuit de sécurité de type SMZ-04, intégré
- ▶ Bloc secteur interne synchronisé, stabilisé et résistant aux courts-circuits avec connecteur pour relier terminal et unité de commande
- ▶ Entrées et sorties pour toute application standard, intégrées
- ▶ Entrées et sorties extensibles par étapes
- ▶ Circuits positifs (24 V CC)
- ▶ Sorties protégées contre les surcharges

- ▶ Diagnostics des entrées et sorties peuvent être effectués par LCD ou ordinateur portable
- ▶ Diagnostics et configuration des composants CANopen à l'aide de l'assistant CANwizard®
- ▶ Guidage des opérateurs à l'aide d'un ordinateur portable avec Win-MOS®300
- ▶ Guidage des opérateurs à l'aide de 7 touches et d'un écran graphique LCD éclairé
- ▶ Opérations de réglage sur place à l'aide de l'écran LCD, d'un téléphone portable, de la Bluetooth ou d'un ordinateur portable
- ▶ Paramètres enregistrés en mémoire EEPROM (2 ensembles de données complets)
- ▶ Horloge temps réel intégrée
- ▶ Menu de configuration séparé du menu des services
- ▶ Code de verrouillage programmable séparément
- ▶ Menus disponibles en allemand, anglais, néerlandais et suédois
- ▶ Interfaces intégrées avec DCP, LAN, USB et avec CANopen
- ▶ Diagnostics à distance par modem (USB) ou LAN en option
- ▶ Différents codes possibles pour le signal de palier et l'indicateur de direction (gris, binaire, spécifique à l'utilisateur)
- ▶ Charge nulle, pleine charge et charge réelle en kg
- ▶ Indicateur de direction, signal d'arrêt, choix de la porte palière ainsi que du sens du mouvement
- ▶ Retour à l'étage de stationnement ajustable
- ▶ Paliers d'urgence en cas d'incendie ou de coupure de courant ajustables
- ▶ Surveillance et attente au palier ajustables
- ▶ Palier d'accès pour pompiers ajustable
- ▶ Programmes de stationnement ajustables par écran LCD
- ▶ Portes coulissantes A, B et C commutables de l'extérieur
- ▶ Sélecteur de commutateur magnétique à 4 ou 6 commutateurs
- ▶ Sélecteur de l'encodage absolu avec AWG-05 exécuté dans CANopen
- ▶ Distance du palier suivant et du palier court jusqu'à 15 mm (avec codage absolu uniquement)
- ▶ Appels sélectifs de palier pour contre-portes A, B et C
- ▶ Appels de palier prioritaires à deux étapes (position basse et haute)
- ▶ Sélection des portes pour les côtés A, B et C (tous opérateurs de portes)
- ▶ Portes ajustables pour s'adapter à différents moments et fonctions
- ▶ Module de zone (SMZ04) pour portes dont l'ouverture démarre lors de l'approche du palier et pour la mise à niveau)
- ▶ Verrouillage des portes du côté A, B ou C, sélection séparée grâce aux commandes de verrouillage

- ▶ Intervalles de service réglables selon les mouvements, heures et dates
- ▶ Mémoire de pile des dysfonctionnements pouvant atteindre 128 messages (types de dysfonctionnements, palier et heure (date et heure) ainsi qu'une carte des signaux)
- ▶ Liste des dysfonctionnements (heure, palier et fréquence)
- ▶ Mémoire de préparation pouvant atteindre 128 messages importants
- ▶ Possibilité de surveillance à l'aide d'un ordinateur portable sur place
- ▶ Possibilité de diagnostics de défaillances à distance à l'aide de WinMOS®300 via modem or LAN
- ▶ 2 relais, programmables librement avec un contact à ouverture
- ▶ 2 relais, programmables librement avec un contact à ouverture
- ▶ 4 relais, programmables librement avec un contact inverseur pour, par exemple, les unités de contrôle des portes A et B
- ▶ Logo de la société (texte) programmable sur l'écran LCD
- ▶ Noms des paliers (texte) programmables
- ▶ Production conforme à la directive LdSD (sans plomb)

5.3 Contrôle décentralisé des ascenseurs

Le bp308 est un système de contrôle décentralisé, à savoir que son « intelligence » est répartie entre les appareils reliés et ne prend plus place exclusivement au sein d'une unité de contrôle centrale. Ce contrôle décentralisé des ascenseurs est basé sur le profil d'application CiA-417 CANopen (www.CANopen-Lift.org). C'est par le biais de ce profil d'application normalisé international que les différents composants de la batterie d'ascenseurs parviennent à communiquer. Les composants reliés ont chacun leur schéma de fonctionnement complet et sont donc en mesure de prendre eux-mêmes de nombreuses décisions. Ce profil permet l'utilisation de systèmes modulaires ouverts qui peuvent assumer des tâches de contrôle très complexes.

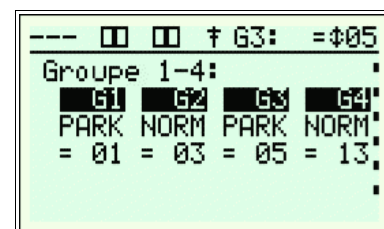
5.4 Le système de groupe

Ce système moderne de commande de groupe est équipé d'un processeur 32-bits puissant capable d'évaluer sous le délai le plus rapide possible une grande variété d'informations provenant de la batterie complète d'ascenseurs, et de prendre des décisions concernant le fonctionnement du groupe sur la base de ces informations.

Ce système de commande de groupe garantit le fonctionnement sans accrocs d'une batterie de deux à huit ascenseurs, sur la base du profil d'application CiA-417 basé sur CANopen. Toutes les données et commandes de tous les composants sont fournies dans le bus, conformément aux normes. Chaque ordinateur de groupe est ainsi capable de décider seul l'ordre idéal selon lequel les appels individuels doivent être traités et par quels membres de la batterie. La fonction de groupe ne requiert pas d'ordinateur maître, mais on peut éventuellement en utiliser un pour élargir les performances de groupe à l'aide de certaines fonctions spéciales telles que l'évacuation liée à la charge de tous les ascenseurs d'un bâtiment lorsque le système fonctionne sous alimentation d'urgence ou en cas d'incendie, ou l'évaluation statique automatique pour déterminer les paramètres du groupe.

Les appels de paliers sont entrés par le biais de nœuds de bus pouvant être situés dans l'unité d'appel du palier ou au sein de l'armoire de commande. Ces nœuds évaluent le signal reçu et le rendent disponible à tous les membres de la batterie d'un seul coup sur le Bus CAN – sous la forme d'un message indiquant la direction, la priorité, la destination etc.).

Les appels de paliers sont entrés par le biais de nœuds de bus pouvant être situés dans l'unité d'appel du palier ou au sein de l'armoire



▲ Fig. 4

Statut de groupe dans le système bp308

de commande. Ces nœuds évaluent le signal reçu et le rendent disponible à tous les membres de la batterie d'un seul coup sur le Bus CAN – sous la forme d'un message indiquant la direction, la priorité, la destination etc.

Si un ascenseur ne participe plus au fonctionnement de groupe parce qu'il a été mis en mode inspection lors de travaux de maintenance, par exemple, les autres membres de la batterie reçoivent cette information immédiatement de manière à ce qu'elle soit prise en considération dans leurs calculs. Si plusieurs ascenseurs sont en mesure de répondre à un appel au même moment, c'est l'ascenseur qui est demeuré à l'arrêt le plus longtemps qui répond à l'appel. Si les temps d'arrêts sont également identiques, c'est la règle « G1 passe avant G2 » qui s'applique.

Les aspects suivants sont pris en considération pour des calculs tels que l'algorithme de groupe:

- Éloignement du palier d'arrivée
- Mouvement opposé/direction de l'appel
- Ascenseur à l'arrêt ou en fonctionnement
- Nombre d'arrêts intermédiaires en route
- Cabine d'ascenseur appelée au palier d'arrivée
- Et autres.

5.4.1 Appels prioritaires

Lors de la configuration des appels prioritaires sur le BPC lui même ou sur un composant CANopen tel que le CAP-01/02 ou le CIO-01, on détermine quels ascenseurs doivent répondre aux appels prioritaires. Le plus efficace des ascenseurs sélectionnés (voir l'illustration) répond alors à l'appel. Grâce à deux options supplémentaires, « collecter les appels prioritaires » et « plusieurs appels prioritaires par palier » dans la configuration de groupe du menu des services, il est possible d'appeler d'autres ascenseurs si l'un d'entre eux est déjà en train de répondre à l'appel prioritaire du palier sur lequel le délai d'attente se déroule. Cette option est prévue pour les transports de lits, par exemple. Un appel de palier à haute priorité annule un appel à basse priorité. Autrement, les mêmes règles s'appliquent aux appels à haute priorité qu'aux appels à basse priorité

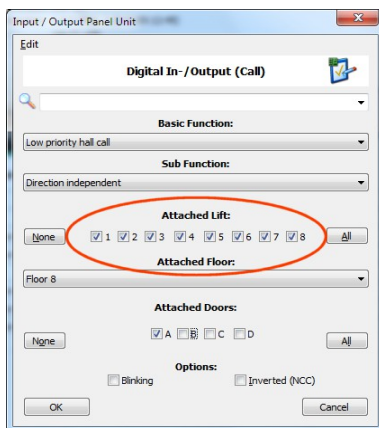


Fig. 5
Configuration des paliers prioritaires

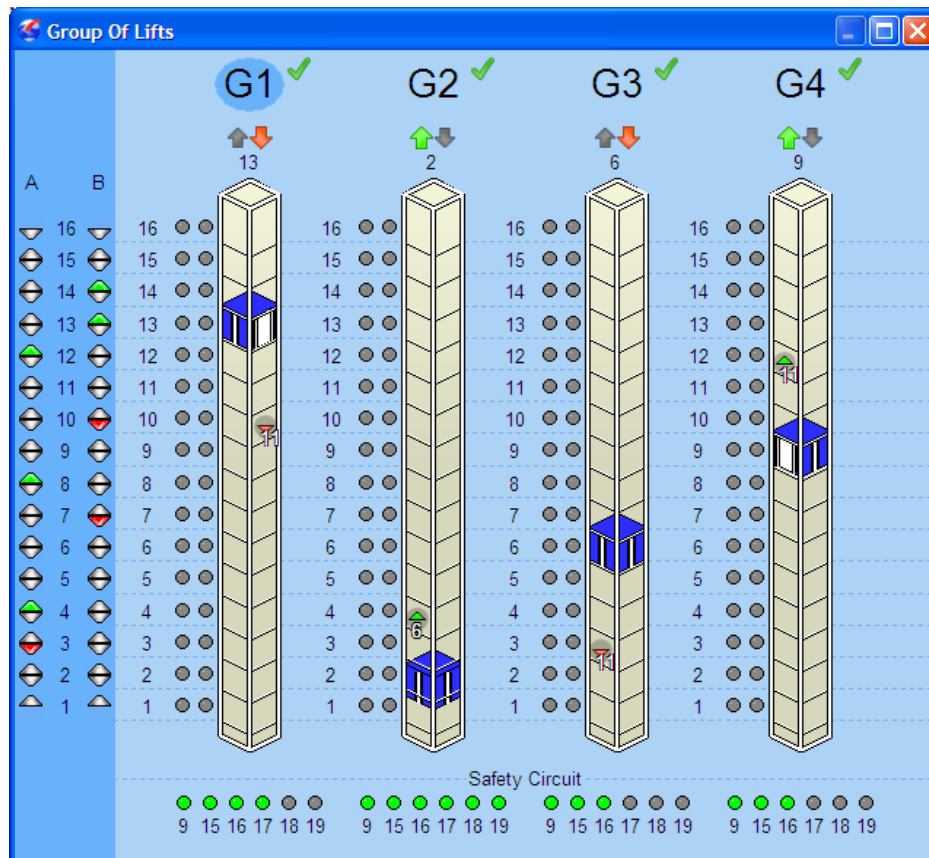
5.4.2 Affichage de groupe sous WinMOS®300

WinMOS®300 propose un aperçu optionnel des données de groupe dans les modes « Diagnostics » et « Surveillance ». Dans le cas du bp308, l'étage d'arrivée de l'appel d'ascenseur en cours est affiché sur le panneau de groupe de la cage d'ascenseur. L'HAP (heure d'arrivée prévue) de l'appel est également affichée de façon dynamique sur le panneau. Cette HAP peut changer à tout moment – par exemple lorsque la situation de l'appel change. Les paliers prioritaires sont affichés accompagnés d'un symbole spécial qui présente également le niveau de priorité haut ou bas de l'appel.

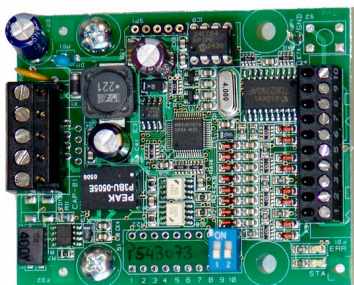
Cette fonction facilite le traçage des processus au sein d'un même contrôleur de groupe

► Fig. 6

Illustration de l'allocation dynamique des appels d'un contrôleur de groupe sous WinMOS®300 pour le système de contrôle bp308



5.5 Composants du bp308



▲ Fig. 7

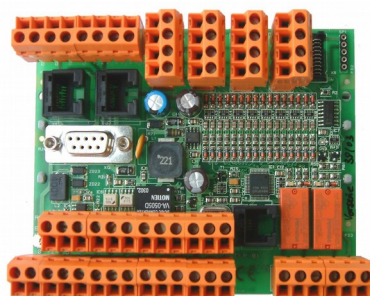
Carte à circuits imprimés CAP-01/02 connectant les appels paliers au bus CANopen.

BÖHNKE + Partner peut fournir les composants suivants pour le système de contrôle bp308:

- ▶ Unité d'appel de palier CAP-01/02
- ▶ Unité d'appel de palier CIO-01
- ▶ Unité de fonctionnement de la cabine CLK-03
- ▶ Passerelle de communication de données CAN CDG-01
- ▶ Interface série CAN CSI-01

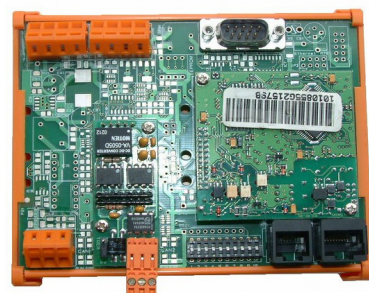
D'autres composants peuvent être utilisés et sont disponibles chez différents fabricants, comme par exemple des encodeurs absolus ou des unités à boutons-poussoirs conformes à la norme CiA-417.

On peut trouver une liste des composants CANopen disponibles ainsi que leur description sur www.CANopen-Lift.org.



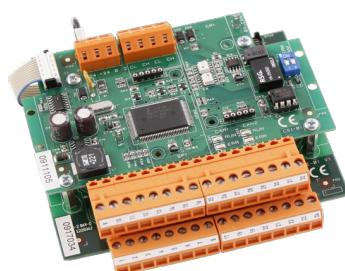
▲ Fig. 8

Carte à circuits imprimés CLK-03 connectant l'électronique de la cabine au bus CANopen.



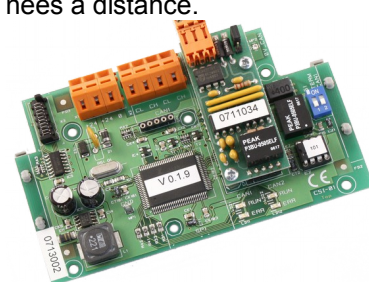
▲ Fig. 9

Carte à circuits imprimés CDG-01 servant de passerelle entre les réseaux CANopen ou servant aux diagnostics de données à distance.



▲ Fig. 10

Carte à circuits imprimés CIO-01 connectant 32 entrées/sorties ou appels.



▲ Fig. 11

Carte à circuits imprimés CSI-01 pour utilisation en tant que passerelle ou répéteur.

5.6 Variantes de bp308

Ce manuel d'installation s'applique à toutes les variantes du système de contrôle bp308, telles qu'elles sont indiquées dans la liste suivante présentant les abréviations et leur signification:

SMZ = circuit de sécurité (safety module zone)

24 V = Option 24 V tension du circuit de sécurité

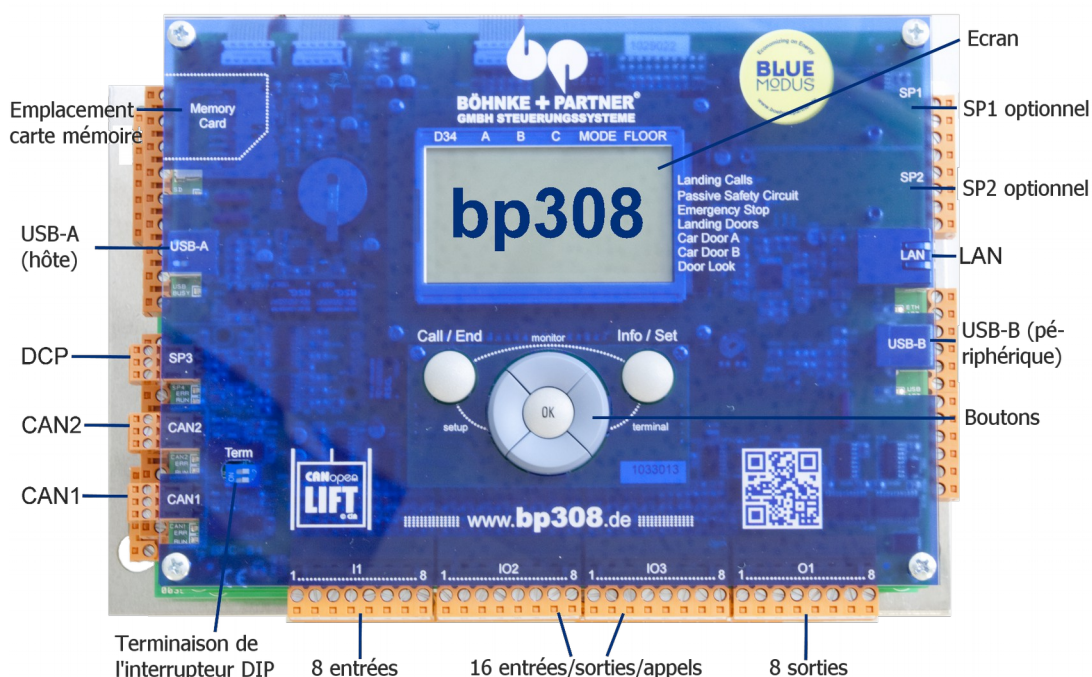
48 V = Option 48 V tension du circuit de sécurité

110 V = Option 110 V tension du circuit de sécurité

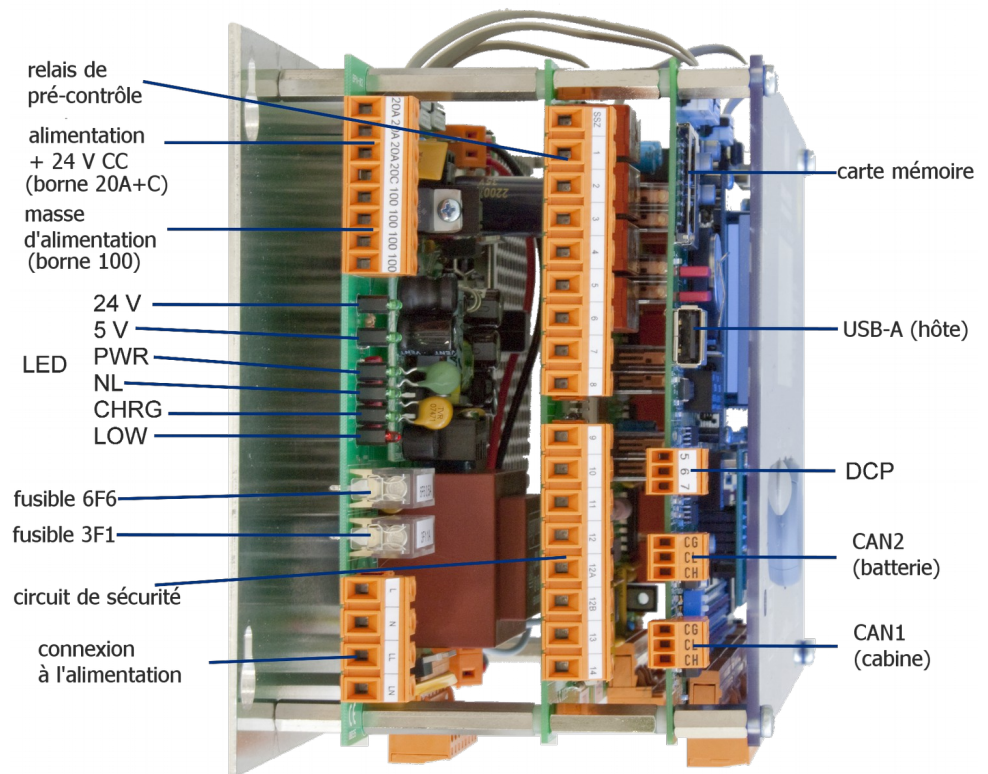
Numéro d'article	Version
382-308-010-aaa	bp308 Standard
382-308-010-aab	bp308 avec 48 V
382-308-010-aac	bp308 avec SMZ
382-308-010-aad	bp308 avec 48 V et SMZ
382-308-010-aaf	bp308 avec 110 V et SMZ
382-308-010-aah	bp308 avec 24 V et SMZ

5.7 Brève description du bp308

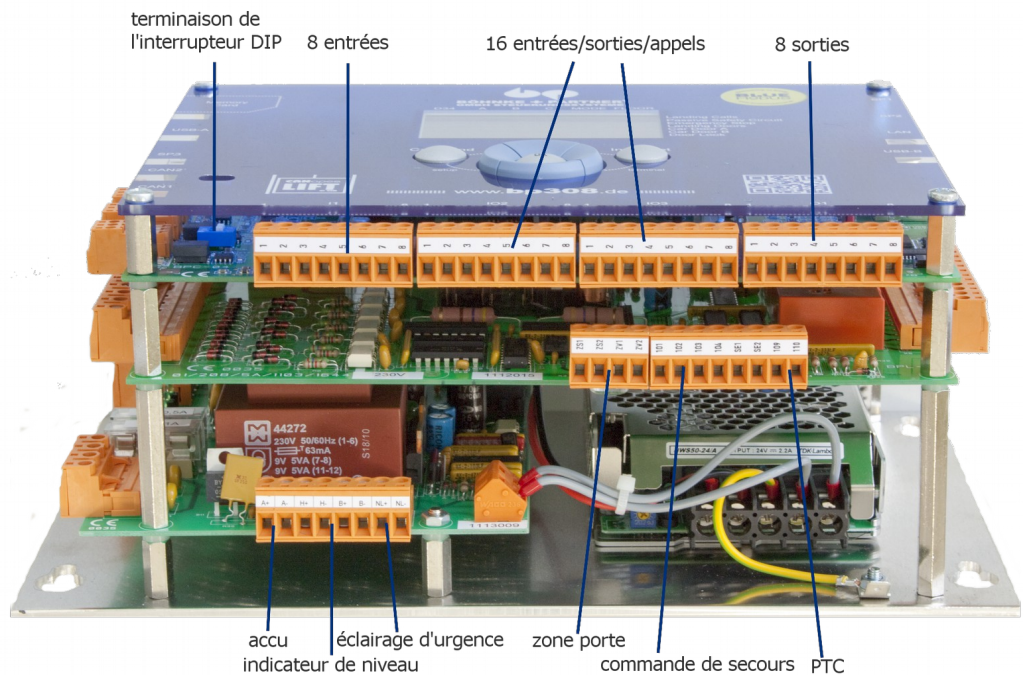
5.7.1 Vue de haut



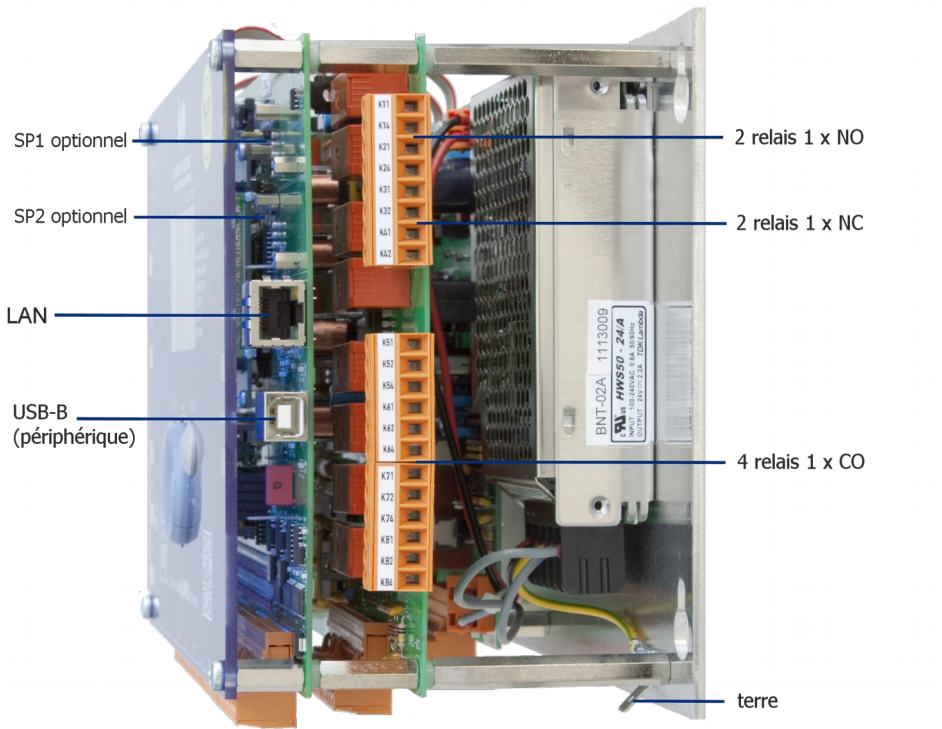
5.7.2 Vue de gauche



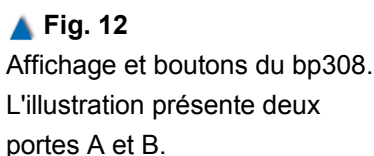
5.7.3 Vue du dessous



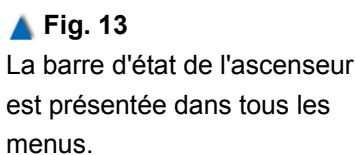
5.7.4 Vue de droite



L'état de fonctionnement de l'ascenseur peut être déterminé et les paramètres configurés dans l'unité de contrôle et les dispositifs CANopen reliés à l'aide de l'écran LDC et du panneau opérateur.



▲ Fig. 13
La barre d'état de l'ascenseur
est présentée dans tous les
menus.



Une fois que le système a été allumé et qu'il fonctionne normalement, l'aperçu standard apparaît sur l'écran, si l'on a pas fait appel à un menu spécifique. Cet écran fournit un aperçu rapide du statut actuel de l'ascenseur ainsi que les informations configurables individuellement.

- Barre d'état de l'ascenseur
- Barre d'état du circuit de sécurité
- Logo B+P (ou logo spécifique au client)
- Température de la carte électronique et de l'armoire (facultatif),
- Statut de la batterie tampon interne
- Heure actuelle du système
- Selon la configuration:
 - Dysfonctionnements et messages actuels
 - Dernier dysfonctionnement
 - Informations statistiques
 - Vitesse actuelle de l'ascenseur

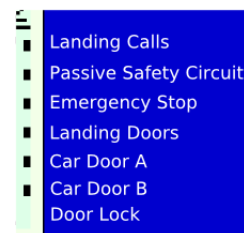
La barre d'état de l'ascenseur est présentée dans la moitié supérieure de l'écran sous tous les menus. Elle fournit les informations suivantes:

- Pré-contrôle (Relais K1-K4)
- Portes A/B/C avec interrupteurs de fin de course et signaux de retournement (photocellule, bouton-poussoir « ouverture porte »)
- Mode (par exemple l'état du circuit de sécurité)
- Informations de position (contrôle de l'horizontalité) +/ =/ -
- Signalisation des trajets
- Position de la cabine

5.7.5.3 Barre d'état du circuit de sécurité

La barre d'état du circuit de sécurité est présente du côté droit de l'écran sous tous les menus. Elle fournit les informations suivantes:

- État de la commande palier (on/off)
- État du circuit de sécurité (bornes X 5.9/.16/.17/.18/.19)



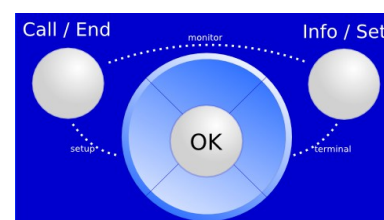
▲ Fig. 14

La barre d'état du circuit de sécurité est présentée à tous les menus.

5.7.5.4 Panneau opérateur

Le panneau opérateur est en bas de l'écran. Il comporte 7 boutons que l'on utilise pour naviguer au sein des divers menus, pour afficher les informations d'état, et modifier les paramètres.

Les boutons du panneau opérateur, « Haut », « Bas », « Gauche », « Droite » et « OK » sont arrangés comme un bloc de navigation central. Le bouton « Appel/Terminer » est à gauche du bloc et le bouton « Info/Config. » est à sa droite.



▲ Fig. 15

Utilisez les boutons du panneau opérateur pour naviguer au sein des menus.

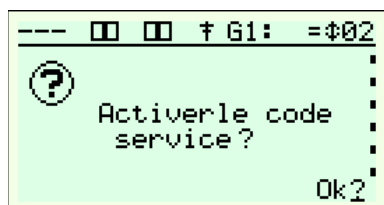
5.7.6 Menu de services

Les paramètres et heures n'étant pas directement liés à la sécurité et pouvant être modifiés durant le fonctionnement du système, comme par exemple les temps d'ouverture des portes, les fonctions d'économie d'énergie Blue Modus on/off etc. peuvent être configurés dans le menu des services bp308.

Démarrer le menu de services

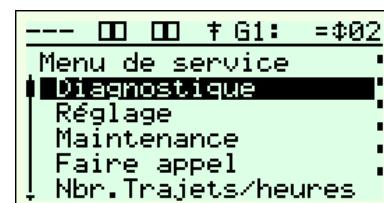
L'écran passe automatiquement au menu des services lorsque l'on presse le bouton « OK ». Si l'on a configuré un code de service (numéro secret), il faut l'entrer. BÖHNKE + PARTNER ne pré-configue pas de codes de services par défaut.

Après cela, on peut faire apparaître tous les menus et sous menus de services, ainsi que les paramètres, et les modifier pendant la marche normale du système. Si l'unité de contrôle est ré-codée après avoir quitté le menu des services, veuillez appuyer sur le bouton « gauche » sans arrêt jusqu'à ce que cette question apparaisse à l'écran LCD:



Confirmer en appuyant sur « OK ». Un petit avertissement s'affiche:

Code de service activé



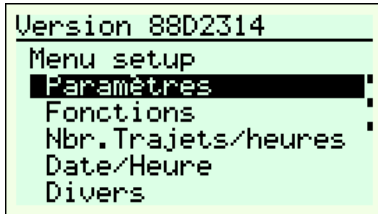
▲ Fig. 16

Le menu de services bo308

Vous êtes ensuite de retour au menu de démarrage du système bp308.

Le code de service peut être modifié ou réinitialisé à tout moment à partir du menu des services sous SUNDRIES > ACCESS CODES > SERVICE CODE .

5.7.7 Menu de configuration



▲ Fig. 17

Le menu de configuration du système bp308

Le menu de configuration comprend les paramètres de base ne pouvant pas être modifiés pendant le fonctionnement normal de l'ascenseur, par exemple la traction ou levée hydraulique, le nombre d'arrêts, etc.

5.7.7.1 Démarrer le menu de configuration

Pour accéder au menu de base, procédez comme suit :

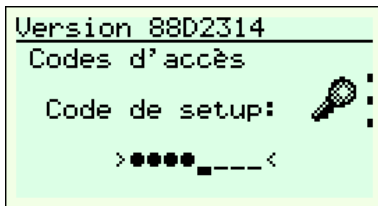
- Assurez vous que personne ne soit dans ou sur la cabine, et que le système puisse être mis hors-tension sans risques.
- Appuyez et maintenez enfoncé le bouton « Appel/Terminer », puis appuyez rapidement sur « gauche ».

Un petit avertissement s'affiche:

> Accès au menu de configuration... <

Vous êtes à présent dans le menu de configuration et toutes les fonctions de contrôle sont éteintes ! Si l'on a configuré un code de service (numéro secret), il faut l'entrer. BÖHNKE + PARTNER l'a pré-réglé sur **>5061<**.

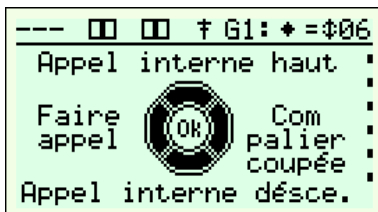
Une fois que le code correct a été entré, on peut faire s'afficher tous les menus et paramètres, et les modifier. Pour quitter le menu de configuration, appuyez rapidement sur le bouton de gauche « Appel/Terminer » une nouvelle fois.



5.7.8 Menu d'appels

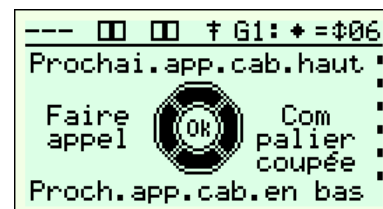
A partir du menu de services, vous pouvez accéder au menu d'appels directement en appuyant sur le bouton « Appel ». Le menu actif est indiqué par un losange dans la barre d'état de l'ascenseur.

Dans le menu d'appel, on peut envoyer la cabine en un clic au dernier étage ou au rez-de-chaussée.



▲ Fig. 18

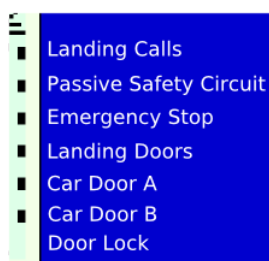
Le symbole du menu d'appel du système bp308 est un losange dans la barre d'état de l'ascenseur.



En cliquant sur le bouton OK, la cible passe de *appel cabine haut/bas* à *appel cabine suivant haut/bas*. Vous pouvez à présent faire un appel cabine vers l'arrêt suivant la position actuelle de l'ascenseur, dans une direction ascendante ou descendante.

Vous pouvez également sélectionner l'*ouverture* ou la *fermeture des portes* en cliquant une nouvelle fois dans le menu appel (facultatif).

Si vous désirez envoyer des appels cabine ou des appels paliers vers certains paliers spécifiques, vous pouvez faire apparaître la boîte de dialogue *Passer appel* en cliquant sur le bouton « gauche » où vous pourrez sélectionner le type d'appel désiré et passer des appels aux paliers et portes respectifs



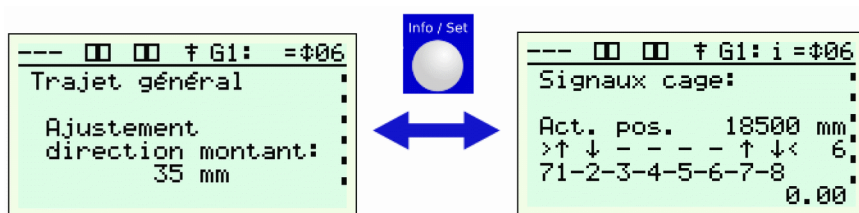
Au sein du menu d'appels, vous pouvez activer ou désactiver la commande palier en cliquant sur le bouton « droit ». L'état de la commande palier actuelle est toujours affiché dans la barre d'état du circuit de sécurité, sous la forme d'un point avant les mots *Appels palier*. Si ce point est présent, la commande palier est activée et vous pouvez passer des appels paliers.

ser des appels paliers.

5.7.9 Menu d'informations

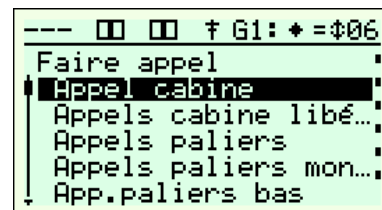
Dans le menu d'informations, vous pouvez passer d'un point du menu à l'autre en un clic. Vous pouvez vous servir de cette option pour changer de paramètres de menu de service ou pour passer des appels et observer les réactions du système, par exemple les signaux de mouvement, en un seul clic.

Cliquez sur le bouton Info/Configuration une fois pour accéder au menu d'informations. Lorsque le menu est actif, un « i » est affiché dans la barre d'état de l'ascenseur et vous pouvez naviguer dans le menu. Un nouveau clic vous ramène au point du menu où vous avez activé le menu d'informations. Vous pouvez à présent permuter entre les deux menus en un seul clic.



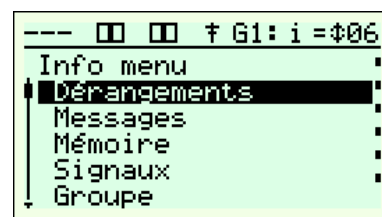
5.7.10 Terminal-Mode

On a spécifié dans le profil d'application *CANopen CiA-417 Lift control* une méthode permettant aux composants liés au bus CAN et envoyant le contenu de leurs écrans au bus, et permettant également aux autres dispositifs d'afficher ce contenu et d'y naviguer par le biais du menu d'un appareil tiers



▲ Fig. 19

L'ascenseur peut être envoyé à un palier spécifique grâce à la boîte de dialogue « *Appel* ».



▲ Fig. 20

Vous pouvez passer rapidement d'un sous-menu à l'autre au sein du menu d'informations.

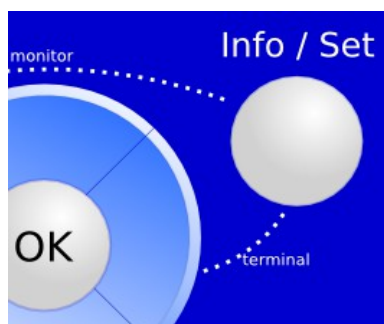


Fig. 21

On accède au mode terminal en appuyant sur les boutons Info/Config et Droite en même temps.

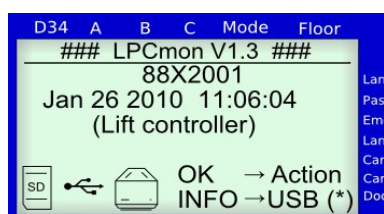
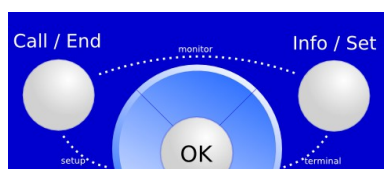


Fig. 22

Programme de surveillance
LPCmon



Cette méthode a été intégrée au système de contrôle bp308 et est disponible en mode terminal.

Vous pouvez passer en mode terminal en appuyant sur les boutons Info/Config et « Droite » en même temps. L'écran du bp308 montre à présent le menu d'un appareil tiers relié. Les boutons de navigation « Haut », « Bas », « Gauche », « Droite », « OK », et « INFO » sont maintenant transférés à l'appareil périphérique.

On quitte le mode terminal en cliquant sur le bouton « APPEL », après quoi le dernier point du menu du système bp308 revient à l'écran.

5.7.11 Programme de surveillance LPCmon

Vous pouvez utiliser le programme de surveillance « *LPCmon* » pour demander des informations à la version du programme logiciel de l'ascenseur et mettre à jour les logiciels système. Ce procédé ne doit être effectué que par le personnel autorisé sur demande de BÖHNKE + PARTNER GmbH.

5.7.11.1 Démarrage du programme de surveillance

Avant d'accéder au programme de surveillance du système bp308, il faut d'abord s'assurer qu'il n'y a personne à l'intérieur de la cabine et que la désactivation du système ne peut entraîner de situations dangereuses.

Maintenir enfoncés les boutons « Appel/Terminer » et « Info/Config » en même temps pendant environ 2 secondes. Cela démarre le programme de surveillance et toutes les fonctions de contrôle sont à présent éteintes!

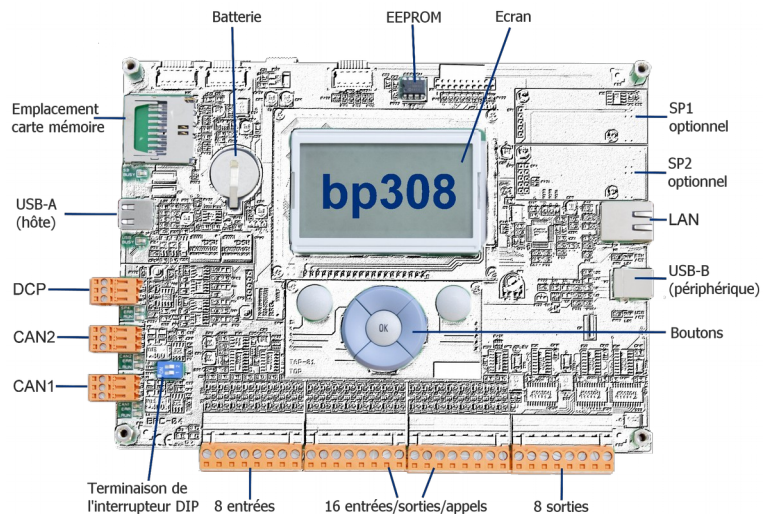
5.7.12 Mémoire de programmes et paramètres

5.7.12.1 Informations générales

L'illustration présente la position des emplacements pour cartes mémoires, interfaces, EEPROMs et mémoire flash interne.

La carte à circuits imprimés comprend l'électronique numérique de commande et le processeur, la mémoire de programme flash, la mémoire de paramètres, EEPROM l'horloge temps réel, la batterie, l'écran LCD et les boutons.

Ce circuit comprend également les interfaces des 2 réseaux CAN, de transmission à distance de données sérielles (optionnel), USB ou Ethernet, hôte USB et appareil USB, et la sélection sérielle d'un variateur de fréquence via DCP. En outre, le système bp308 a 8 entrées et 16 appels, que l'on peut également configurer comme entrées ou sorties. Le programme de l'ascenseur est stocké dans la mémoire flash. Tous les paramètres spécifiques à l'ascenseur, tels que le type, les arrêts, les portes, les horaires, les paliers de stationnement, etc. sont stockés dans la mémoire EEPROM.



▲ Fig. 23

Carte à circuits imprimés BPC-04 et arrangements de ses composants et interfaces clés

5.7.12.2 Échange

Pour changer l'EEPROM, utilisez un instrument spécial pour retirer l'EEPROM de son emplacement à angle droit. Insérez la nouvelle EEPROM à angle droit et appuyez légèrement pour qu'elle entre dans l'emplacement. Vous devez vous assurer que la marque (la rainure) est dans la bonne position pour insérer le composant dans le bon sens!

INFO!

Comme les broches des EEPROMs risquent de se tordre ou de se casser, il est recommandé d'utiliser un outil approprié pour les retirer.



ATTENTION!

La garantie expire au cas où les modifications des programmes et les modifications conséquentes des commandes des ascenseurs sont effectuées sans l'assistance de l'équipe de service de BÖHNKE + PARTNER.



5.7.12.3 Mises à jour logicielles

Il est nécessaire de mettre les logiciels à jours si le système de l'ascenseur doit être remis à neuf avec des fonctions additionnelles. Il n'est nécessaire de changer l'EEPROM que si la carte à circuits imprimés doit être remplacée et que les données relatives à l'ascenseur doivent être transférées à la nouvelle carte à circuits imprimés.



INFO!

Avant chaque mise à jour des logiciels, vous devez sauvegarder la version existante des logiciels et paramètres sur une carte mémoire, un téléphone portable ou un ordinateur portable. Vous pourrez alors mettre le système à jour avec les nouvelles versions des logiciels, après quoi il faudra effectuer une vérification du système. Les sauvegardes des paramètres de mémoire EEPROM et des programmes existants de l'ascenseur peuvent être effectuées sur le moniteur LPCmon.

Il y a plusieurs manières de mettre à jour les logiciels : à l'aide d'un fichier stocké sur une carte mémoire ou une clé USB et via la connexion (ordinateur portable) USB-B (périphérique). Pour effectuer une mise à jour à l'aide d'une carte mémoire ou d'une clé USB, placez la carte mémoire contenant la nouvelle version du logiciel au sein de l'emplacement de carte mémoire, ou la clé USB dans la connexion USB-A du bp308. Allumez le contrôleur et maintenez enfoncées les touches « Appel/Terminer » et « Info/Config » pendant environ 2 secondes pour démarrer le programme de surveillance LPCmon. Après avoir cliqué sur OK, vous pouvez accéder au périphérique de stockage (carte mémoire ou clé USB) contenant la nouvelle version du programme par le biais du menu Ouvrir le fichier. Naviguer jusqu'au fichier (par exemple 88D2207B.bin) sur le périphérique contenant le nouveau programme et sélectionnez le. Vous pouvez à présent mettre à jour le logiciel. Suivez les instructions à l'écran



INFO!

Faire une mise à jour efface la version précédente des logiciels ! Veuillez obtenir des informations sur les fonctionnalités complètes des nouvelles versions et en faire des sauvegardes, si nécessaire, avant de commencer la mise à jour.

Après une mise à jour réussie, on doit redémarrer le système en appuyant sur la touche « Appel ». Le démarrage système et la vérification système conséquente ne doivent pas comporter d'erreurs. Vous pouvez voir le numéro de la version actuelle du programme à l'écran dans le menu de services sous infos système.

La version du programme est appelée conformément au schéma suivant:

par exemple pour le nom: 88D-2101

- 88 = Pour le matériel cible:
 - 88 et 78 / bp308
 - 50 et 40 / bp119
- D = Appellation de la version principale:
 - D / version principale standard (sans modifications)
 - S / version spéciale (version client différente de la version standard)
 - X/ version intermédiaire actuelle (va devenir la version D)
- 21 = Indication de l'année de création du programme:
 - 21 / 2011
 - 22 / 2012 ...
- 01 = Version actuelle

Vous pouvez également utiliser le « Fw308 » pour mettre les logiciels à jour par le biais de l'interface USB-B. Veuillez contacter le département de service de BÖHNKE + PARTNER pour obtenir de l'aide à l'utilisation de ce programme.

5.7.13 Système de contrôle bp308 et variateur de fréq. dans une même armoire

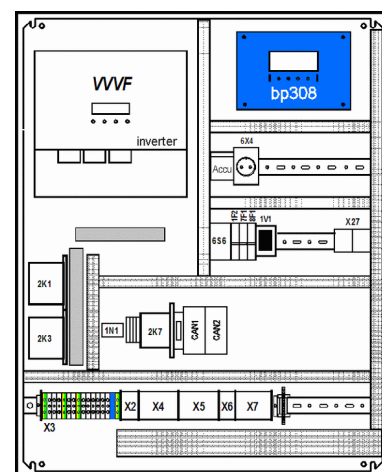
L'armoire de commande est faite de tôle peinte. Les armoires murales comportent des trous à l'arrière pour les fixer ou faire passer des boulons filetés auxquels attacher les plaques de montage incluses à la livraison.

Les armoires indépendantes sont montées sur les pieds fournis ou sur un cadre préfabriqué.

Elles sont maintenues verticales, de façon à ce que les ouvertures de ventilation restent libres. Veuillez vous assurer que l'isolation sonore entre l'armoire et le bâtiment soit satisfaisante dans les environnements critiques. Dans de tels cas, tous les contacteurs ainsi que l'intégralité de la plaque de montage au sein de l'armoire peuvent être livrés avec isolation sonore déjà installée.

On a mesuré un niveau de pression sonore d'environ 55 db (A) dans nos armoires de commande standards, portes fermées, et dans le système de contrôle bp308, à distance d'environ 1 m et à hauteur d'1,6 m. Cela correspond à un niveau sonore compris entre une radio au volume baissé [40 db(A)] et une conversation normale [60 db(A)].

Les câbles entrent par le fond de l'armoire. Veuillez utiliser les connexions filaires appropriées.



▲ Fig. 24

Armoire de commande standard contenant le système bp308 ainsi qu'un variateur de fréquence

Le passage de câbles (en option) des fils et câbles entrants peut être retiré si nécessaire pour faciliter leur insertion.

Armoire de commande:

- Inclue (DIN 41488)
- Peinture structurée RAL 7032 (grise)
- Plaque d'installation avec passages de câbles
- Contacteurs principaux isolés à l'aide de tampons de métallico-
caoutchouc
- Classe de protection IP 54
- Protection par filtre, si nécessaire
- Verrou de porte : forme triangulaire ou verrou spécial
- Murale
- Entrée de câbles au fond
- Dimensions:
 - 800 x 800 x 300 mm standard
 - 800 x 1000 x 300 mm (commande à thyristor)
 - 1000 x 1200 x 300 mm FRQ (variateur de fréquence intégré)
- Monté sur tampons en métallico-caoutchouc (en option)

5.7.14 Entretien facile - grâce à un assemblage à structure claire

Les câbles sont installés sur la plaque de base conformément aux normes industrielles. Les lignes entrantes peuvent être installées dans le passage de câbles. Toutes les bornes des processeurs sont connectées à un bornier au fond de l'armoire de commande. Les composants de commande sont disposés sur une plaque d'installation zinguée. Les dimensions indiquées font référence à la configuration standard de systèmes d'ascenseurs avec huit appels paliers ou plus et une puissance d'entraînement principale de 15 kW max. Les systèmes utilisant une puissance plus élevée peuvent être alimentés sur demande.

5.7.15 Armoire de commande avec unité bp308

Armoire de commande :

- ▶ Peinture structurée RAL 7032 (grise)
- ▶ Plaque d'installation avec passage de câbles
- ▶ Classe de protection IP 54, avec filtres à air en option
- ▶ Contacteurs principaux montés sur tampons en métallico-
caoutchouc (en option)
- ▶ Dimensions: 800 x 800 x 210 mm
- ▶ Verrou de porte: forme triangulaire,

- ▶ Murale,
- ▶ Entrée de câbles au fond

Tension principale

- ▶ 3 x 230 à 500 V CA 50 Hz N PE

Circuit de sécurité

- ▶ 230 V CA

Alimentation principale (intégrée)

- ▶ Sortie 50 V A
- ▶ Tension de pilotage 24 V CC / 2,2 A
- ▶ Tension électronique 5 V CC

Rectifieur

- ▶ Frein (corde de traction) 180 V CC / 4 A
- ▶ Verrou (en option) 180 V CC / 4 A
- ▶ Vannes (hydrauliques) 180 V CC / 4 A

Contacteurs

- ▶ Courant nominal 14 A
- ▶ Sortie 7,5 kW AC 3-opération
- ▶ Fabrication Télémécanique (autres marques optionnelles)

Bornes

- ▶ Brand Weidmüller ou WAGO

Contrôle thermique positif

- ▶ intégré au système bp308
- ▶ Valeurs de seuil de CTP marche normale < 2,2 k Ω ;
thermistance mise à l'arrêt > 2,7 k Ω

Unité d'alimentation électrique auxiliaire à batterie (éclairage d'urgence) BPN-02A

- ▶ 12 V CC, y compris la surveillance de la tension d'éclairage de la cabine

Système de contrôle

- ▶ Module système bp308, système multiprocesseurs 32-Bit

Interrupteur différentiel de sécurité (intégré)

- ▶ Pour la remise à niveau, l'ouverture anticipée des portes lors du ralentissement, et les mouvements incontrôlés de la cabine lorsque les portes sont ouvertes (comme SMZ-04)

Système apprenant

- ▶ Commutateurs magnétiques,
- ▶ Encodeur absolu,
- ▶ Autres systèmes de transmission sur demande

Unité de contrôle d'inspection

- ▶ Boîtier fait de métal ou de plastique anti-chocs avec assez de bornes
- ▶ Éléments de contrôles intégrés à la palette d'apprentissage

Documents

- ▶ Schéma du circuit (DIN A4 peut être copié)
- ▶ Légende des éléments d'opération sur les schémas du circuit
- ▶ Liste des pièces pour l'unité de contrôle et l'assignation des ports
- ▶ Description de l'unité de traitement centrale et résumé du programme
- ▶ Description du fonctionnement général
- ▶ Documents pour les tests d'acceptation (TÜV) du bp306, y compris la liste actuelle d'attribution des bornes
- ▶ Description du circuit de sécurité

Normes et règlements de sécurité

- ▶ EN 81, SIA, ÖNORM, DIN, VDE, VBG 4

5.7.16 Fonctionnalités standard

Assemblage

Le système bp308 est fourni prêt à l'installation, monté sur une plaque d'aluminium stable. L'unité électronique comporte l'alimentation électrique stabilisée, le circuit d'alimentation et la carte mère de l'ordinateur, correctement reliés et connectés. Tous les signaux sont transmis par le biais des bornes de la fiche ou des connecteurs normaux standardisés.

Dimensions

B x H x T 270 x 170 x 180 mm

Alimentation (intégrée)

Tension de pilotage: 24 V CC / 2,2 A

Électronique: 5 V CC / 2,0 A

Protection anti-surcharges, coupures de courant

Pré-contrôle

Les relais de l'interface sélectionnent les contacteurs principaux

Surveillance du circuit de sécurité

Matériel électronique 230 V CA, inspecté par la TÜV (association allemande d'inspection technique),

Contrôle thermique positif

Surveillance de toutes les thermistances de CTP communes

Commande système

Processeur principal Microprocesseur 32-Bit (ARM)

Écran LCD (intégré)

Graphique, 128x64 pixels, éclairé

Outil de maintenance, de diagnostic et de configuration

Compteur de trajets et d'heures de marche

Intégré comme standard (inclut un seuil d'avertissement pour remplacement des câbles)

Marche

7 boutons de commande et de programmation (Appel/Terminer, Info/Config, Haut, Bas, Droite, Gauche, OK)

Les fonctions, intervalles et processus des ascenseurs peuvent être ajustés selon les besoins. Les commandes peuvent être verrouillées à l'aide de codes.

14 Entrées

24 V CC, opto-découplées, courant d'entrée d'environ 10 mA

8 Sorties

24 V CC, 24 V CC, opto-decouplées, résistantes aux courts circuits, résistantes aux surcharges

Courant de sortie 280 mA, puissance 6 W

16 Appels

24 V CC, CC, opto-découplés, courant d'entrée d'environ 10 mA, courant de sortie 280 mA, puissance 6 W, résistants aux courts circuits, résistants aux surcharges.

Les appels peuvent également être paramétrés librement comme entrées ou sorties supplémentaires.

Relais de sorties (programmables)

Deux relais, contact 230 V AC / contact normalement fermé

Deux relais, contact 230 V AC / contact normalement ouvert

Quatre relais, contact 230 V AC / contact travail-repos

Portes

Sélection intégrée de trois unités électroniques d'entraînement de portes

Circuit de sécurité

Pour la remise à niveau et l'ouverture anticipée des portes lors du ralentissement (par exemple SMZ-04)

Interfaces intégrées

Interfaces LAN:	Ethernet 10/100 MBit pour les systèmes de surveillance
Interface USB-B:	connexion PC pour les diagnostics et les mises à jour des logiciels
Interface DCP:	Interface (RS485) de communication avec variateur de fréquence via protocole DCP
Interfaces CANopen:	Interface (CAN haute vitesse) pour communiquer avec tous les composants conformément au profil d'application CANopen CiA-417
Interface USB-A:	utilisable pour modems USB, clés USB, USB sticks, clés Bluetooth Böpa
Carte mémoire:	emplacement pour carte mémoire

Interfaces optionnelles

RS232, RS422, RS485 avec différents protocoles pour transpondeur, automatisation du bâtiment, écrans tactiles et LCD, passerelles pour LONworks, Modbus et services internet.

5.7.17 Fonctionnalités en option

5.7.17.1 Alimentation continue (UPS)

BÖHNKE + PARTNER fournit des unités de commande à l'industrie des ascenseurs. On peut attacher une UPS au contrôleur commandé en option. Celle-ci peut servir à maintenir le service en cas de coupure de courant.

Nous utilisons un modèle d'UPS compact et puissant à la pointe de la technologie. Il est important que la technologie appliquée soit fiable, économique, et qu'elle ait d'excellentes caractéristiques électriques. Les performances du système UPS ont été conçues pour correspondre aux besoins du site que vous nous avez indiqués. Dans la mesure où le système UPS doit toujours être prêt à l'emploi en cas d'urgence, il faut le vérifier régulièrement.

L'opérateur est responsable de maintenir l'UPS en condition propre à l'emploi à tout moment mais peut déléguer cette mission à la société d'ingénierie choisie pour effectuer les travaux de maintenance.

ATTENTION!

Avant d'installer ou d'opérer l'UPS, veuillez lire les instructions d'emploi avec attention. Respectez toutes les consignes, instructions, et avis de sécurité pendant l'installation et la marche .

La notice d'utilisation doit être conservée au même endroit que l'UPS à tout moment, en cas de besoin ultérieur.

Tous les travaux de maintenance doivent être effectués par un personnel qualifié et formé.

Ne tentez pas de réparer ou d'effectuer la maintenance de l'UPS vous-même. Les composants sous tension sont exposés lorsqu'on ouvre le boîtier ou que l'on retire les couvercles

Les toucher vous exposerait à des blessures fatales!

BÖHNKE + PARTNER ne saurait être tenu responsable de tout dommages causés par la manipulation incorrecte de l'UPS. Seul les garanties du fabricant de l'UPS s'appliquent.



Disponibilité opérationnelle du système UPS

BÖHNKE + PARTNER fournit des unités de commande avec UPS intégré et requiert que les composants soient installés sous quatre mois.

Si le système UPS ne doit pas être installé immédiatement, il faut le conserver dans un endroit dont la température est comprise entre +5° et +40°C et l'humidité relative constante est inférieure à 90%. Si le boîtier de transport a été retiré, il faudra également protéger l'unité de la poussière.

Le système UPS contient des accumulateurs au plomb étroitement scellés ne nécessitant pas de maintenance et pouvant être endommagés s'ils sont conservés déchargés pendant une période prolongée, ou s'ils sont exposés à des températures élevées. Pour cette raison, le temps de conservation ne doit pas dépasser six mois à +20°C, trois mois à +30°C, et deux mois à +35°C en rechargeant les accumulateurs. Veuillez vous assurer que les intervalles entre les charges des accumulateurs ne dépassent pas six mois.

ATTENTION!

Veuillez vous assurer que l'UPS soit mis hors tension lors de son assemblage. Assurez vous également que l'interrupteur principal et son contact auxiliaire éteignent l'UPS en toute sécurité après avoir



mis l'interrupteur sur la position « off ». Cela offre la certitude que l'UPS ne soit activé que lors d'une coupure de courant.



DISPONIBILITE OPERATIONNELLE DE L'UPS

Dans la mesure où le système UPS doit toujours être prêt à l'emploi en cas d'urgence, il faut le vérifier régulièrement. Sa disponibilité opérationnelle (autonomie) doit être vérifiée à intervalles réguliers de six à 12 mois ou dès que les signes de disponibilité opérationnelle se voient dégradés. Inspectez tous les avertissements, indicateurs, et composants opérationnels de l'UPS.

Comme il est décrit dans la notice d'utilisation de l'UPS, vous devez vérifier sa disponibilité opérationnelle de manière régulière afin de vous assurer que l'unité fonctionne à tout moment. Veuillez suivre la notice avec attention.

Un système UPS défectueux doit être remplacé immédiatement par une nouvelle unité aux caractéristiques identiques



DURÉE DE VIE DE L'UPS

La durée de vie de l'UPS dépend des performances des accumulateurs. La vie des accumulateurs est hautement influencée par la température environnante. Ils durent le plus longtemps sous des températures comprises entre +20°C et +25°C.

Pour assurer sa disponibilité opérationnelle dans l'intérêt des utilisateurs, toute la série d'accumulateurs doit être remplacée par une neuve correspondant aux mêmes caractéristiques techniques après une période de quatre ans.

Veuillez jeter les anciens accumulateurs conformément aux règlements locaux en matière d'élimination des déchets.

Si vous rencontrez quelques problèmes que ce soit avec l'UPS ou que vous avez besoin d'informations concernant la sécurité, veuillez contacter le fabricant à l'adresse indiquée dans la notice d'utilisation.

6 Installation et mise en service

Avant d'installer cette unité et de la mettre en service, veuillez lire les instructions et avertissements avec soin et faire particulièrement attention aux étiquettes d'avertissement installées sur l'unité. Assurez vous que ces étiquettes restent lisibles à tout moment et remplacez les étiquettes manquantes ou endommagées.

ATTENTION!

Afin d'assurer la sécurité de fonctionnement de l'appareil, il est nécessaire que le personnel qualifié se charge de l'installer et de le mettre en service dans le respect des avertissements présentés dans ce manuel. Il est particulièrement important d'observer non seulement les réglementations générales et locales d'installation et de sécurité en ce qui concerne les travaux avec systèmes de réseaux électriques (VDE, par exemple), mais également celles concernant le bon usage des outils et équipements de sécurité personnelle.

Assurez vous que l'air de refroidissement circulant dans les ouïes d'aération ne rencontre pas d'obstacles et dégagez un espace d'au moins 100 mm en face d'elles.

Évitez que l'appareil soit soumis aux vibrations et aux chocs.



6.1 Conditions de stockage et d'exploitation

ATTENTION!

Ne pas respecter les conditions de stockage et de fonctionnement peut endommager l'appareil et mettre les personnes en danger!

- Température de stockage: -20 °C à 70 °C,
- Température d'exploitation: 0 °C à 60 °C,
- La température ambiante autour de l'armoire de commande peut aller de 0°C à 40°C. Si la température d'exploitation passe en dessous de 5°C, l'écran LCD peut cesser de fonctionner correctement. Si la température ambiante maximale tolérable est dépassée, l'armoire de commande doit être refroidie (jusqu'à 60°C avec un ventilateur, avec un groupe frigorifique pour les températures plus élevées). N'obstruez pas les ouïes de ventilation.
- Les composants ne doivent pas être exposés à des agents agressifs tels que la poussière, le brouillard, l'eau ou l'humidité. L'armoire de commande doit donc correspondre au minimum à la classe de protection IP54.
- Ne laissez pas se former de rosée sur aucun des composants!
Exemple: formation de rosée dans une salle des machines humide après extinction des commandes.



- Veuillez vous assurer qu'une isolation sonore suffisante ait été installée entre l'unité et le bâtiment dans les environnements critiques.
- Nos systèmes de contrôles sont établis pour une tension primaire de 230 V AC 50 Hz.
- Si un disjoncteur à courant de défaut est intégré à un système de contrôle à variateur de fréquence, assurez vous que ce disjoncteur différentiel soit sensible à tous courants. Conformément à la norme DIN VDE 0160 5.5.3.4.2, il est interdit d'utiliser tout autre disjoncteur différentiel dans la mesure où un composant DC au sein du courant de défaut pourrait empêcher l'activation du disjoncteur. Le courant maximum admissible pour le déclenchement de ce disjoncteur sensible à tous courants ne doit pas dépasser la valeur de $I_{\Delta N}=0.3$ A.

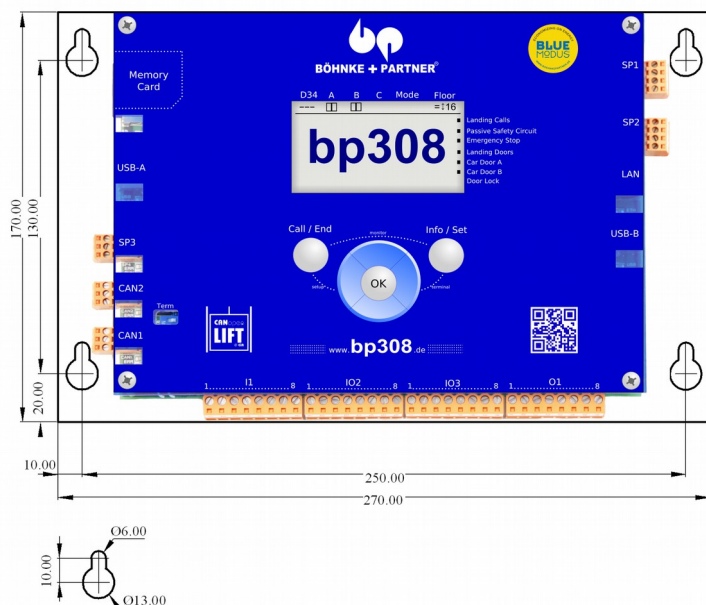
6.2 Préparation



INFO!

- BÖHNKE + PARTNER vérifie l'unité de contrôle de l'ascenseur dans son intégralité avant de la livrer. Nous documentons le statut de la livraison dans les schémas des circuits et dans le protocole de configuration et dans le menu de services.
- Chaque unité de contrôle est livrée accompagnée de schémas de circuits et de documents techniques où est indiqué clairement le numéro de l'unité de contrôle.
- Tous les signaux de contrôle 24 V DC (entrées et sorties) sont isolés galvaniquement des éléments électroniques de commande.
- L'unité de contrôle doit être installée conformément aux schémas des circuits.
- Les lignes de commande et de données 24 V DC RS232, RS485, USB, CAN, LON, Ethernet et de téléphone doivent être installées séparément des lignes de charges!
- Lors de l'installation de l'unité de commande, il vous faut adhérer aux données techniques ayant été utilisées lors de la production selon votre commande.

6.3 Installation du système de contrôle bp308



Le système de contrôle bp308 est fourni sur une plaque de base en aluminium. Il comprend quatre trous pour la fixation. La plaque ne peut être montée que sur ces trous.

6.4 Installation de l'armoire de commande

BÖHNKE + PARTNER fournit l'unité de contrôle des ascenseurs dans une armoire de commande. Selon vos besoins, cette armoire peut être montée au mur ou bien posée au sol. Veuillez monter votre armoire de contrôle conformément aux instructions attachées.

6.5 Assemblage de la boîte de jonction de la cabine

La boîte de jonction au sein de la cabine doit être montée de façon à ce que l'on puisse accéder facilement et de manière sûre au commutateur de commande d'inspection et aux prises éventuellement disponibles, et insérer correctement le câble de manœuvre.



▲ Fig. 25

Le système de contrôle est livré dans une armoire qui peut être soit murale, au sol.



▲ Fig. 26

Les armoires murales sont équipées d'éclisses pour les fixer au mur.

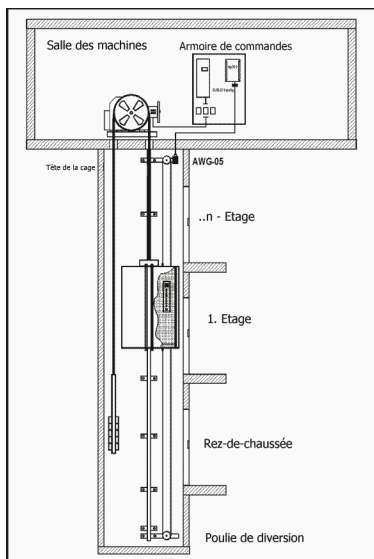


Fig. 27

L'encodeur absolu est entraîné par une courroie dentelée antidérapante.

6.6 Assemblage de l'encodeur absolu

L'encodeur absolu met la position et la vitesse absolues de la cabine à la disposition de tous les bus participants. Il peut être installé soit dans la tête de cage, soit au dessus de la cabine. Une courroie dentelée lui offre une connexion antidérapante à la cabine. L'unité peut également être installée sur le contrôleur d'accélération. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'utiliser la courroie dentelée mais un commutateur magnétique devra être inséré pour corriger les dérapages.

Veuillez monter votre armoire de commande conformément aux instructions attachées.

6.6.1 Kits de fixation de l'encodeur absolu

Différents kits de fixation sont disponibles pour les différentes manières de monter l'encodeur absolu dans la cage ou sur la cabine.

Type S 100

Encodeur absolu type AWG-05 avec kit de fixation au puits comprenant une bobine large dentelée de 10 mm de largeur, collerettes dentelées, convient à des hauteurs de mouvement de 60m maxi. et des vitesses de 4.0 m/s maxi.

Produit n°: 287-051-003

Type K 105

Encodeur absolu type AWG-05 avec kit de fixation sur cabine, comprenant une bobine large dentelée de 10 mm de largeur, collerettes dentelées, convient à des hauteurs de mouvement 180 m maxi. et des vitesses de 4.0 m/s maxi.

Produit n°: 287-051-004

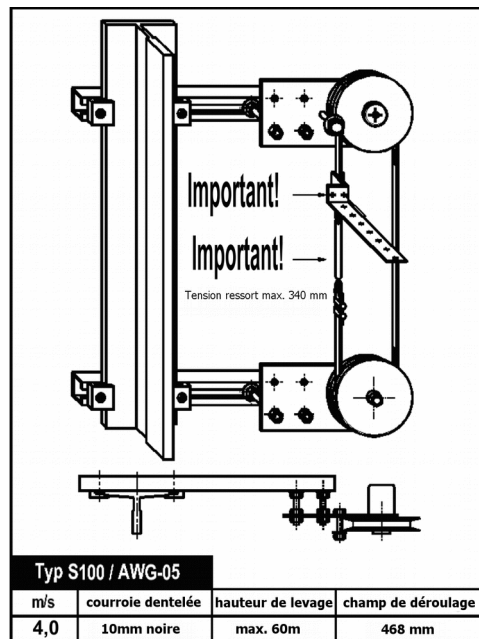
Courroie dentelée

Z 10s, 10 mm, collerettes dentelées, noire, pour S 100, K 105

Produit n°: 3020-130-100

6.6.2 Assemblage dans la gaine

L'encodeur absolu est monté au rail de guidage dans la cage. Il est entraîné par une courroie dentelée avec connexion antidérapante à la cabine par le biais d'une poulie de renvoi.

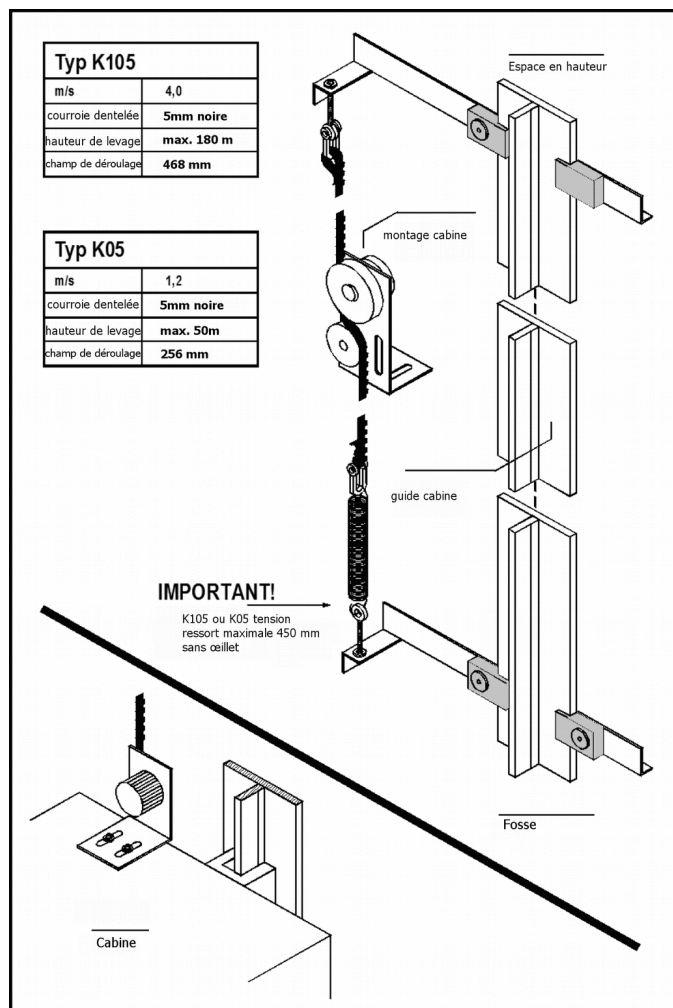


▲ Fig. 28

Kits de fixation pour montage dans la cage (Type S100).

6.6.3 Assemblage sur cabine

Comme variante du montage mentionné ci-dessus, on peut monter l'encodeur absolu sur la cabine. Une courroie dentelée tendue de la tête e cage au fond entraîne l'encodeur absolu. D'un côté, on aura l'avantage d'une courroie dentelée plus courte, mais d'un autre côté l'inconvénient que cette courroie puisse générer un bruit de roulement lorsque la bobine crantée tourne à haute vitesse. On peut cependant réduire ce bruit à l'aide d'une couche spéciale sur la poulie de la courroie.



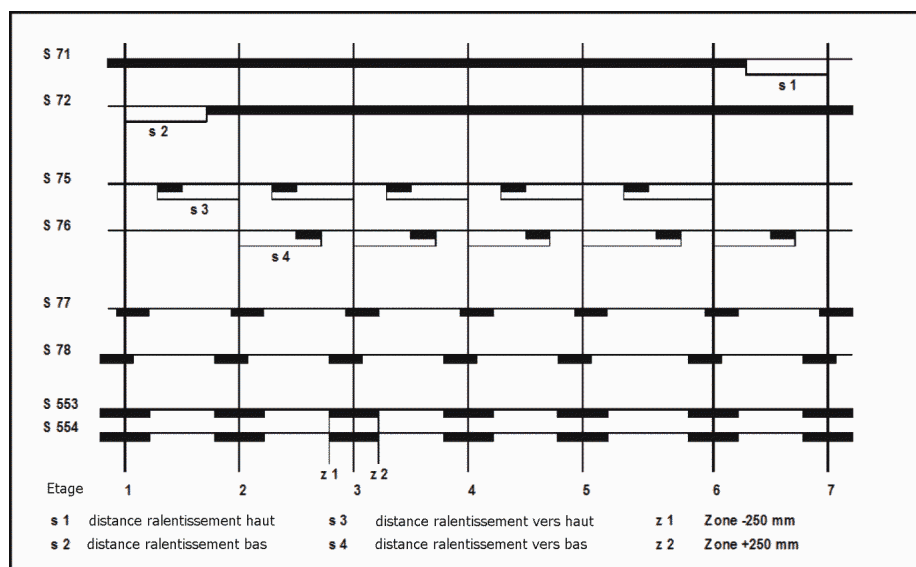
▲ Fig. 29
Kits de fixation sur cabine.

6.7 Assemblage des commutateurs magnétiques

S'il faut utiliser des commutateurs magnétiques, ceux-ci doivent être montés sur la cabine de manière à ce qu'ils passent près des aimants à une distance d'environ 5mm lors des mouvements de la cabine dans la cage.

Définition des interrupteurs:

S71	Interrupteur de correction haut	Normalement fermé
S72	Interrupteur de correction bas	Normalement fermé
S73	Interrupteur remise à niveau haut	Normalement ouvert
S74	Interrupteur remise à niveau bas	Normalement ouvert
S75	Impulsion haut	Normalement ouvert
S76	Impulsion bas	Normalement ouvert
S77	Interrupteur position de niveau haut	Normalement ouvert
S78	Interrupteur position de niveau bas	Normalement ouvert
S553	Interrupteur de zone "A"	Normalement ouvert
S554	Interrupteur de zone "B"	Normalement ouvert



▲ Fig. 30

Exemple d'un diagramme des impulsions avec commutateurs magnétiques.

7 Installation électrique

7.1 Préparation

Avant d'installer et de mettre en service cette unité, veuillez lire les instructions et avertissements de sécurité avec soin et prêter une attention particulière à toutes les étiquettes d'avertissement présentes sur l'unité. Assurez vous que ces étiquettes soient lisibles à tout moment et remplacez les étiquettes manquantes ou abîmées.

ATTENTION! TENSION DANGEREUSE!

- Assurez vous que les appareils sur lesquels vous travaillez ne transmettent pas de courant! Déconnectez le système de son alimentation conformément au schéma de circuit.
- Avant d'effectuer tout travaux sur les commandes de l'ascenseur, assurez vous qu'il ne transmette pas de tension supérieure à 50 V
- Il ne faut pas insérer de prise dans les branchements muraux tant que les appareils correspondants ne sont pas éteints.
- Prêtez une attention particulière aux règles concernant la manipulation de cartes de circuits imprimés électroniques fragiles (protection contre les charges électrostatiques)!
- Avant de connecter l'appareil à l'alimentation, vérifiez que les indications sur l'étiquette type de la commande de l'ascenseur correspondent aux valeurs de la charge connectée.
- Toutes les installations électriques doivent être conformes aux règlements généraux d'installation, y compris:
 1. VDE 0100 *Bestimmung für das Errichten von Starkstromanlagen mit Nennspannungen bis 1000 V* (règles de l'association des ingénieurs électriciens allemande pour l'installation de systèmes d'ingénierie énergétique avec tension nominale de jusqu'à 1000 V).
 2. DIN EN 50178 (VDE 0160) *Ausrüstung von Starkstromanlagen mit elektronischen Betriebsmitteln* (équipement des systèmes d'ingénierie énergétique de matériel électriques, de l'association des ingénieurs électriciens allemande).
 3. Réglementations légales pour la prévention des accidents, comme par exemple la BGV A2.
 4. Réglementations légales pour la prévention des accidents, comme par exemple la BGV A2.
- Si l'unité de contrôle de l'ascenseur ou les composants connexes sont utilisés dans des environnements spéciaux (par exemple dans une zone ex), il faut s'assurer que les normes et réglementations concernées sont bien respectées.



- Si l'unité de contrôle de l'ascenseur comprend une source d'alimentation ininterrompue (UPS), il ne suffit pas de déconnecter l'unité de l'alimentation à l'aide du commutateur principal ; il faut éteindre l'UPS séparément.

7.2 Atténuation des interférences et conseils

Tous les appareils industriels contrôlés de manière électronique, tels que, par exemple, des PCS, microprocesseurs, ordinateurs et SPSs, peuvent être influencés par des impulsions d'interférence s'ils n'ont pas été protégés contre elles. Ces impulsions peuvent être causées par des éléments externes, tels que par exemple les variations de fréquence dans la ligne d'alimentation ou les impulsions de commande des éléments de puissance du variateur de fréquence. BÖHNKE + PARTNER a pris toutes les mesures habituelles lors de la fabrication de l'unité de contrôle. Les composants installés ne sont que peu sensibles aux interférences de leur environnement. Les unités de contrôle ont été conçues pour être utilisées en environnement industriel où on est en droit d'attendre un haut degré d'interférences électromagnétiques. L'exploitation sans risques et sans interférences peut généralement être garantie par une installation correcte. Si vous rencontrez des difficultés malgré ces mesures préventives, il peut se prouver utile de suivre les directives suivantes. Il peut être tout particulièrement efficace de mettre le potentiel de référence du système à la terre (0 V) comme indiqué ci-dessous.

INFO!

- BÖHNKE + PARTNER vérifie l'unité de contrôle de l'ascenseur dans son intégralité avant de la livrer. Nous documentons le statut de la livraison dans les schémas des circuits et dans le protocole de configuration et dans le menu de services.
- Chaque unité de contrôle est livrée accompagnée de schémas de circuits et de documents techniques clairement identifiés grâce au numéro de l'unité de contrôle.
- Tous les signaux de contrôle 24 V DC (entrées et sorties) sont isolés galvaniquement des éléments électroniques de commande.
- L'unité de contrôle doit être installée conformément aux schémas des circuits.
- Les lignes de contrôle et lignes bus doivent être installées dans un endroit différent des lignes de charge.
- Lors de l'installation de l'unité de commande, il vous faut adhérer aux données techniques ayant été utilisées lors de la production selon votre commande.
- Suivez toujours les instructions EMC données par le fabricant du variateur de fréquence!
- Si vous avez des questions au sujet de la Directive EMC, veuillez vous adresser à notre service client.
- Veuillez également faire attention aux informations relatives au blindage des câbles (section 7.3)



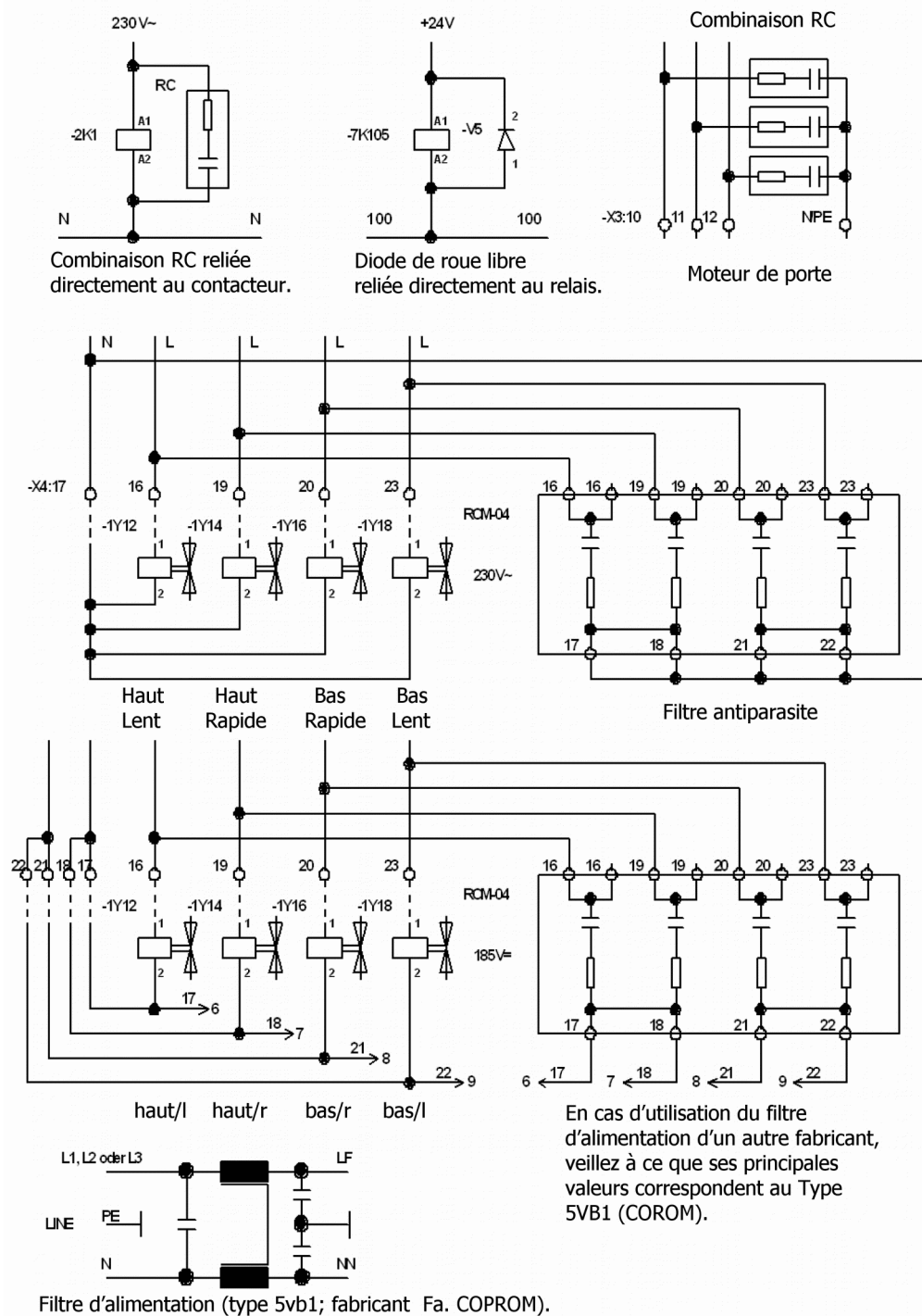
Veillez prendre les mesures suivantes en considération:

- Le système de contrôle bp308 sert exclusivement d'appareil de traitement de l'information au sein du système de contrôle de l'ascenseur. Tous les signaux de contrôle sont traités par le biais de circuits positifs ou via le CAN Bus. Les règlements de sécurité TRA et DIN EN 81 ne sont pas limités par le traitement d'informations électroniques.
- L'unité de contrôle a été conçue, fabriquée et testée conformément à la norme DIN EN 81 (TRA) et aux réglementations VDE. Vous devez vous conformer aux réglementations pertinentes pour la mise en service de l'unité de contrôle électrique et des dispositifs d'actionnement. Vous devez également suivre les règles de protection contre la foudre locales.
- Chaque unité de contrôle est livrée avec des schémas de circuits et des documents techniques clairement identifiés par le numéro de l'unité de contrôle.
- Les instructions de montage et d'installation des fabricants d'appareils tiers doivent être suivies à la lettre.
- Pour vous conformer aux directives EMC, il faut brancher un filtre secteur monophasé sur le circuit de contrôle 230 V AC et sur le circuit de signal connecté.
- Les lignes de contrôles doivent être installées séparément des lignes de charges au sein de conduits de câbles séparés. Les lignes de croisement doivent être installées à un angle de 90°.
- Les appareils de contrôle doivent toujours être connectés en appliquant un filtre à self et des câbles blindés et dans le respect des instructions de montage et d'installation fournies par le fabricant.
- Assurez vous que tous les éléments contenus dans l'armoire sont mis à terre correctement, par le biais de courtes lignes de mises à la terre à large diamètre toutes connectées à un point de mise à la terre commun, ou grâce à un bus de mise à la terre. Il est particulièrement important que tous les appareils de contrôle connectés à un variateur (par exemple un codeur de vitesse) comprennent de courtes lignes à large diamètre et soient connectés au même point de mise à la terre que le variateur lui même. On préférera des lignes droites (par exemple supports métalliques) car elles offrent une impédance plus faible sous hautes fréquences.
- Utilisez des câbles blindés ou renforcés pour les lignes de charge entre l'unité d'entraînement et le variateur ou l'unité de contrôle, et connectez le blindage/renforcement à la terre des deux côtés.
- Les lignes de données (groupe, transmission à distance des données, connexion à l'imprimante, etc.) sont généralement faites de câbles blindés. Le blindage des lignes de données doit être connecté à la terre à une extrémité.

- Les supports de module consistent en deux plaques d'acier plaqué zinc, permettant une liaison à la terre de large superficie avec tous les composants de contrôle.
- Des éléments structurels résistants aux interférences améliorent la résistance aux interférences environnementales.
- La cabine doit être reliée à la terre grâce à la ligne verte/jaune du câble de manœuvre.
- Les lignes libres du câble de manœuvre doivent être connectés à la terre de l'armoire de commande.
- Les composants de l'unité de contrôle sont conformes aux régulations des normes DIN EN 81 (TRA) ainsi que VDE 0100 / 0101 / 0551 / 0660 et BGV A2. Les armoires de commande sont conformes aux normes d'installation VDE 0660 / partie 500.
- Les contacteurs principaux et auxiliaires utilisés dans l'unité de contrôle sont conformes aux normes DIN EN 81 partie 1, 13.2, (TRA 260.82) ainsi qu'à la norme VDE 0660, mais doivent faire partie au moins de la classe d'équipement D3.
- Les variations de tension sont admissibles si elles sont comprises entre +10% et -20% de tolérance, normalement garantis par l'entreprise de services publics.
- Les dommages pour défaillance causée par une pointe de tension non autorisée ne peuvent être réclamés au fabricant.
- Si les propriétaires ajoutent des inductances à leur propre discrétion, il est tout particulièrement important que ces inductances résistent également aux interférences.
- Les inductances alimentées en DC telles que par exemple dans les contacteurs, relais, aimants de freinage, aimants de verrouillage, et vannes hydrauliques doivent être équipées d'une diode (1000 V / 1 A), anti-parallèle et aussi proche de la bobine que possible (BÖHNKE + PARTNER utilisent des diodes de roue libre).
- Les contacteurs, relais, aimants de freinage, aimants de verrouillage, et vannes hydrauliques alimentés en AC doivent être équipés d'une combinaison Rc réglée pour le type de bobine, parallèles et aussi proches que possible de la bobine (la combinaison RC de BÖHNKE + PARTNER est universelle).
- Les opérateurs de porte et moteurs de verrouillage et de freinage alimentés en AC doivent être équipés d'une combinaison RC réglée pour le type de moteur, en parallèle et aussi proche que possible de la bobine du moteur. Les combinaisons RC sont connectées radialement à la bobine du moteur (les combinaisons RC de BÖHNKE + PARTNER sont universelles).
- Les moyens d'atténuation des interférences doivent être installés correctement.

Assemblage spécifique des composants sur l'armoire de commande. Par exemple, avec le câblage électrique.

Veillez respecter les différents câblages des composants de 230V et 24V.



▲ Fig. 31

Schémas des circuits d'atténuation des interférences

7.3 Connexion des câbles blindés

Afin d'obtenir une compatibilité électromagnétique (CEM) optimale du système de l'ascenseur, tous les câbles blindés doivent être connectés conformément aux illustrations suivantes, pour autant qu'ils n'ont pas été fabriqués comme connecteurs CEM.

INFO!

Il n'est pas suffisant de torsader le blindage du câble et d'en attacher la "queue" au potentiel PE. Pour une bonne CEM, il est important de toujours connecter le blindage à la surface entière.

Si les utilisateurs connectent d'autres câbles blindés à leur discrétion, il est de la plus haute importance que ceux-ci soient connectés conformément aux indications de l'illustration.

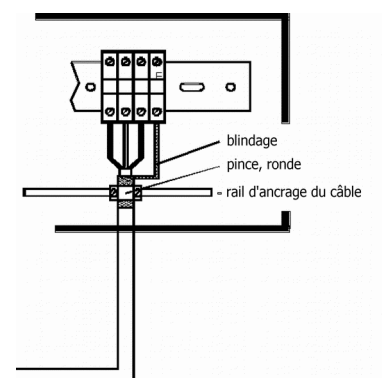
Suivez toujours les instructions de CEM fournies par le fabricant du variateur de fréquence!

Pour toutes questions concernant la législation CEM, veuillez contacter notre service client qui se fera un plaisir de vous conseiller.



▲ Fig. 33

Les blindages doivent être connectés au potentiel PE sur toute leur superficie à l'aide d'une pince à câble ou à tube.



▲ Fig. 32

Example of the connection of a shielded cable

7.4 Désignation des schémas de circuits

BÖHNKE + PARTNER définit les différents composants en termes de groupes fonctionnels. Nous avons décidé de ne pas appliquer de système fixe dans notre dénomination des composants. En préparant les schémas à l'aide d'un système de CAO, nous obtenons une plus grande souplesse de désignation des schémas de circuits et des listes de pièces. Chaque composant est nommé directement dans le schéma de circuit en référence à sa fonction ainsi qu'à son but, c'est à dire de façon spécifique à chaque client..

Signification des abréviations (groupes fonctionnels):

A - Modules BÖHNKE + PARTNER, variateurs

B -

C - Condensateurs séparés

D - Diodes (par exemple diodes de roue libre, diodes de relais DC)

E - Éclairage (230 V AC – 240 V AC [par exemple: E5 = éclairage de cabine])
 F - Fusibles (par exemple: F2 = fusible de commande)
 G - Encodeur incrémental, générateur tachymétrique (analogique, numérique)
 H - Signaux analogiques, visibles et audibles (6 V DC - 24 V DC [par exemple H7 = alarme retentissant dans la cage d'ascenseur])
 I -
 J -
 K - Contacteurs principaux et auxiliaires, relais (par exemple: K1= contacteur principal haut)
 L - Bobines d'étranglement, inductances
 M - Moteurs, ventilateurs
 N - Filtre d'alimentation
 O -
 P - Indicateurs numériques
 Q - Disjoncteur protecteur
 R - Résistances (par exemple: R5 = thermistance de contrôle thermique positif)
 S - Interrupteurs
 T - Transformateurs (par exemple: T2 = transformateur de contrôle)
 U -
 V - Redresseurs
 W -
 X - Terminaux, borniers
 Y - Aimants (freins, verrouillage, vannes)
 Z -

Exemples de désignations dans les schémas de circuits:

2K5 contacteur K5 à la page 2 ...

4S71 interrupteur S71 à la page 4 ...

A la page 2... (par exemple: page 21), on pourra trouver une "étoile" utilisée en association avec le symbole correspondant du contacteur, définissant ainsi le contacteur K5 comme un contacteur étoile.

.A la page 4... (par exemple: page 40), on pourra trouver les termes "correction haut" utilisés en association avec le symbole correspondant de l'interrupteur, définissant ainsi l'interrupteur S71 comme un "interrupteur de correction vers le haut".

Les logiciels de CAO utilisés par BÖHNKE + PARTNER empêchent la duplication des désignations.

Circuit de sécurité

INFO!

Une fois les dispositifs de sécurité activés, ils empêchent l'ascenseur de démarrer lorsqu'il est appelé et/ou arrêtent le mouvement d'une cabine immédiatement.

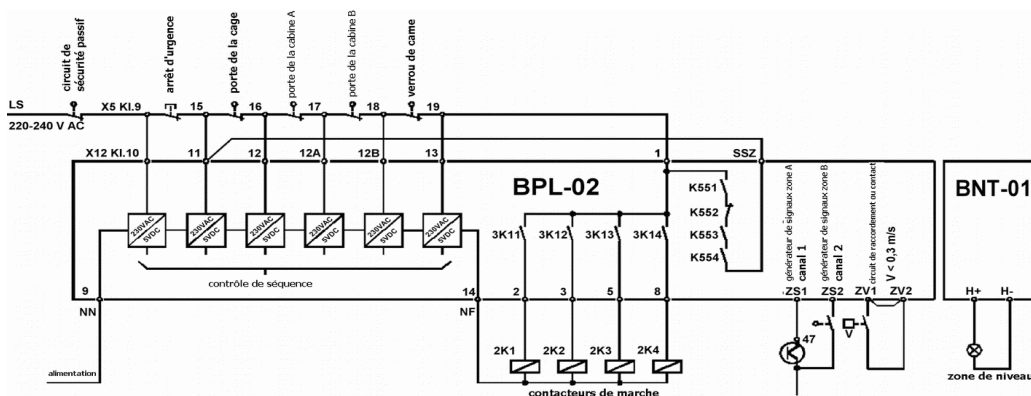
Le circuit de sécurité a été conçu pour surveiller les signaux externes suivants:

- ▶ Position fermée des sorties de secours et de la porte d'entretien,
- ▶ État des portes de la cabine verrouillées,
- ▶ État des portes palières verrouillées,
- ▶ Position fermée des portes palières,
- ▶ Position fermée des portes de cabine,
- ▶ Interrupteur d'arrêt d'urgence au dessus de la cabine, dans la gaine, dans la salle des machines
- ▶ Contrôleur d'accélération,
- ▶ Contacts amortisseurs,
- ▶ Interrupteurs de fin de course d'urgence position haut et bas
- ▶ Équipement de sécurité,
- ▶ Zone des portes palières avec circuit de sécurité.

Les portes et verrous sont surveillés au sein de la zone des portes palières, lorsque la cabine approche le palier et que les portes commencent à s'ouvrir, et lorsqu'elle est remise à niveau.

Tous les contacteurs de mouvements et contacteurs auxiliaires du circuit de sécurité sont installés selon la norme VDE 0660, classe de dispositif D3. Le circuit de sécurité a une tension de signal de 220-240 V AC.

Les fonctions du circuit de sécurité sont indépendantes de celles du système de contrôle bp308. En cas de défaillance, la tension opérationnelle du module de sortie des éléments de commande est arrêtée.



▲ Fig. 34

Disposition standard d'un circuit de sécurité relié au système bp308



7.5 Échantillon de schéma de circuit d'un ascenseur à câbles

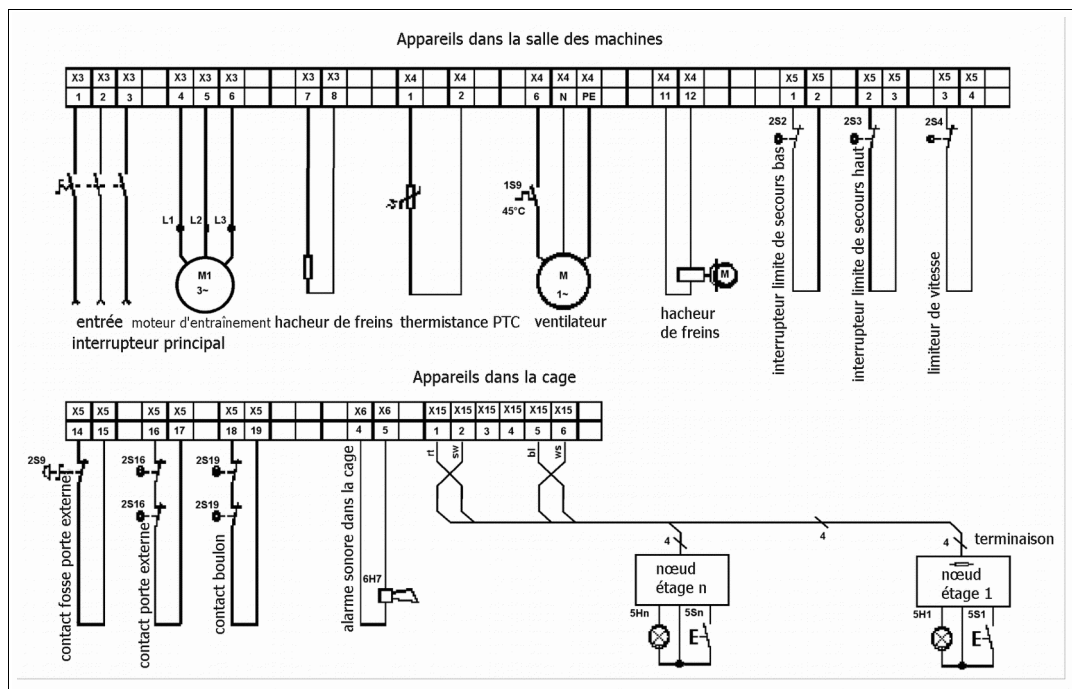


Fig. 35
Câblage de la salle
des machines

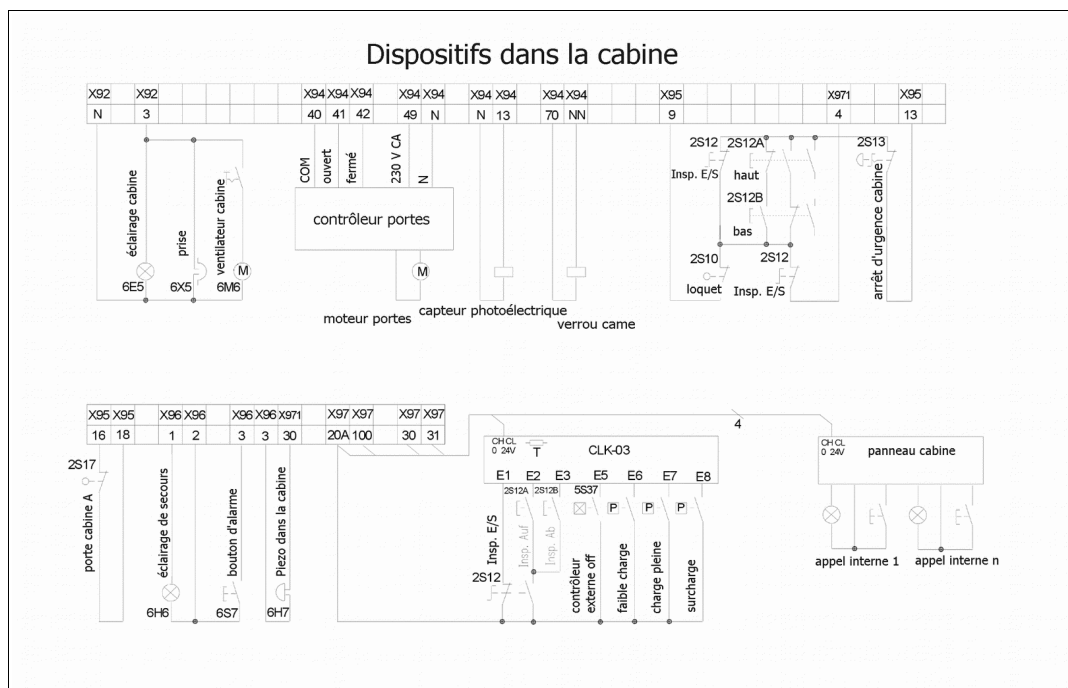


Fig. 36
Câblage de la cabine

Fig. 37 Câblage de la salle des machines

Câblage de la salle des machines



Câblage de la cabine



7.7 Installation électrique

Après avoir monté tous les composants, procédez à l'installation électrique conformément aux indications des schémas de circuit. Connectez correctement toutes les bornes et conformez vous en tous points aux directives de câblage CEM.

7.8 Connexion bus

Le système de contrôle d'ascenseur bp308 est accompagné du CAN Bus conformément au profil d'application CiA-417. Ce profil décrit les paramètres physiques des lignes du bus ainsi que leur topologie. Il faut généralement appliquer des règles spéciales pour le câblage du des infrastructures de bus.

7.8.1 Support bus électrique

Les composants correspondant au profil CiA-417 nécessitent une ligne de communication de données à deux fils. Dans le vocabulaire du bus, les composants connectés s'appellent des nœuds. Les nœuds sont connectés au bus en parallèle. Il faut s'assurer que la topologie du bus forme toujours une ligne. La norme haute vitesse CAN (ISO99-2) nécessite que les deux extrémités du bus se terminent par une résistance de 120 Ohms chacune. Ces terminaisons peuvent être installées de différentes façons. Il est possible d'activer une résistance interne au sein de certains nœuds via un interrupteur DIL ou un cavalier, tandis que dans d'autres, il faudra connecter une résistance aux bornes du bus. Informez-vous sur les manières d'effectuer ces terminaisons dans les manuels relatifs à tous les nœuds connectés!

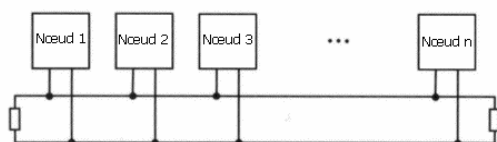
Les modules pilotes utilisés limitent le nombre de nœuds maximum par bus à 64. S'il est besoin de plus de nœuds, il sera nécessaire d'utiliser des répéteurs ou passerelles (voir plus bas).

De plus, tous les nœuds connectés doivent avoir le même débit en bauds. Le débit en bauds est pré-réglé sur 250 kBit par le maître de réseau bp308 aux interfaces CAN1 et CAN2. Tous les autres composants fabriqués par BÖHNKE + PARTNER sont équipés d'un identificateur automatique de débit en bauds, ou ont été pré configurés pour un débit en bauds de 250 kBit. En raison du débit en bauds utilisé, la longueur du bus ne peut dépasser 250 m. Les lignes de dérivation vers les nœuds ne doivent pas dépasser 3m de longueur.



▲ Fig. 39

Les composants de l'ascenseur correspondant au profil d'application CiA-417 peuvent porter ce logo. .



▲ Fig. 40

Les extrémités du bus doivent se terminer par une résistance de 120 Ohms chacune.

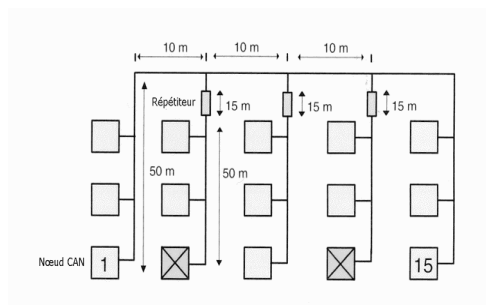
7.8.2 Couleurs des câbles

CANopen ne prédéfinit pas la couleur des câbles de bus. Afin de faciliter le câblage et l'identification des défaillances, nous recommandons les couleurs suivantes pour les couleurs des câbles du bus:

Signal	Description	Colours
CAN_L	CAN-Bus-Signal (dominante basse)	Bleu
CAN_H	CAN-Bus-Signal (dominante haute)	Blanc
GND	Masse électrique externe	Noir
CAN_V+	Tension d'alimentation externe (+24 V)	Rouge

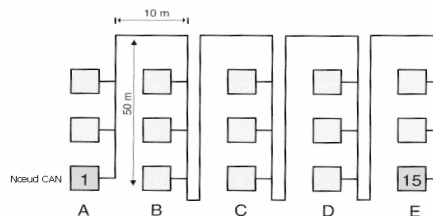
7.8.3 Topologie du réseau

Les lois de la physique au sein d'une interface de bus rendent une topologie nécessaire. On spécifie une structure de ligne pour le bus CAN par CiA-417. Cette structure de ligne ne peut pas toujours être réalisée en pratique. Ainsi, il est possible de connecter des lignes supplémentaires à l'aide d'un répéteur ou d'une passerelle. Veuillez noter que toute ligne derrière une passerelle ou un répéteur doit être considérée comme un bus indépendant, et par conséquent, terminée de manière correcte aux deux extrémités.



▲ Fig. 41

On connecte des lignes supplémentaires à l'aide de répéteurs ou de passerelles



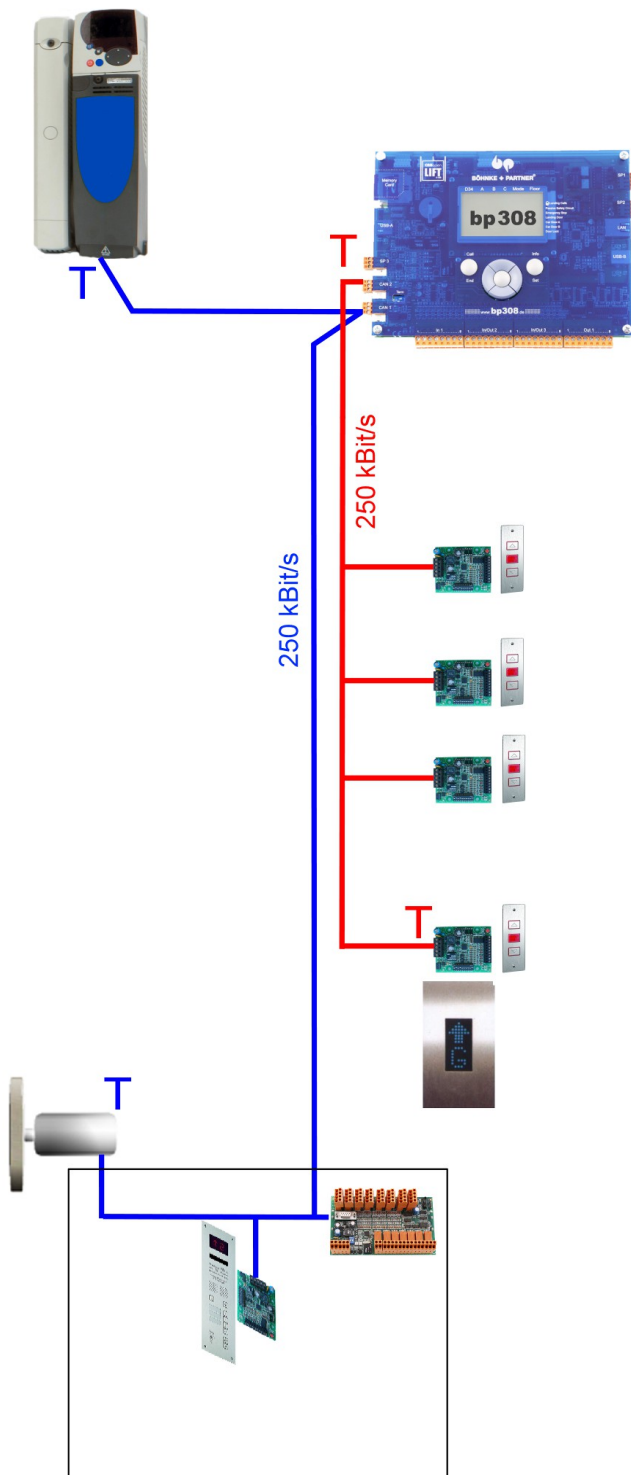
▲ Fig. 42

Les nœuds doivent toujours être câblés en ligne.

7.8.4 Exemple d'une topologie correcte

7.8.4.1 Unité de contrôle d'un ascenseur hors batterie

Sur l'image, on peut voir la structure de la ligne et les terminaisons de l'unité de commande d'un ascenseur faisant partie d'une batterie. Le bus de la cabine est bleu et le bus de la batterie est rouge. Pour autant que la ligne de diversion du variateur soit plus courte que 3m, la terminaison peut également être réalisée au niveau du bp308. La terminaison du côté de la cabine se fait à l'aide d'un codeur absolu connecté ou d'un interrupteur DIP (DIP 2 réglé en position "on") sur le CLK-03. La terminaison du bus de la batterie à l'extrémité du puits se fait normalement en activant la terminaison sur l'interrupteur DIP du dernier CAP-01/02 (DIP 2 réglé sur la position "on").



▲ Fig. 43

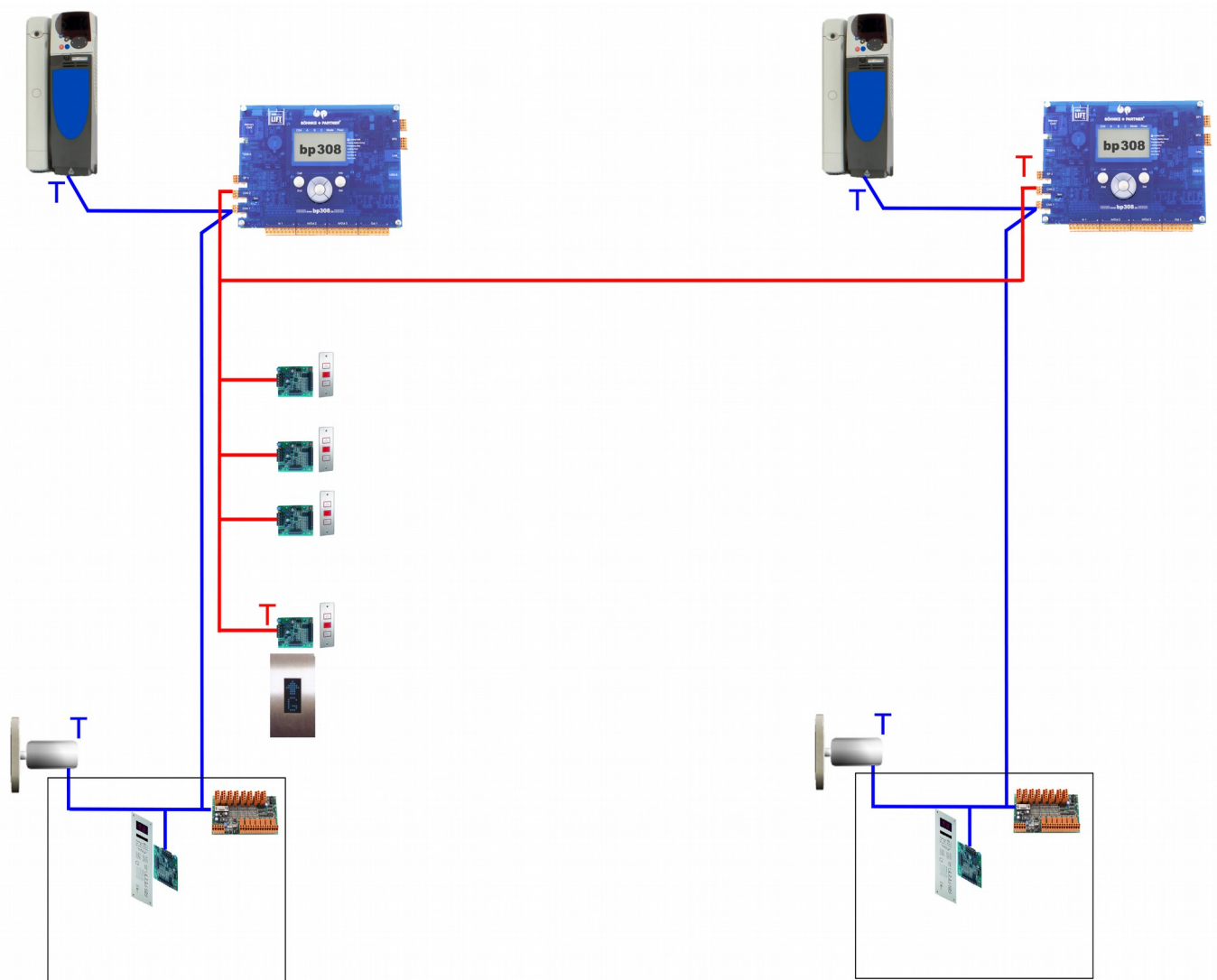
Échantillon de la topologie d'un ascenseur unique.

7.8.4.2 Batterie de deux ascenseurs sur une ligne

Sur l'image, on peut voir la topologie d'un bus pour les appels paliers d'une batterie de deux ascenseurs sur une ligne. Il s'agit également d'une structure de ligne donc les extrémités sont correctement terminées.

INFO!

Prêtez attention aux terminaisons lors de la mise en service de l'ascenseur. Dans la plupart des cas, un ascenseur est d'abord mis en service comme unité seule et relié à la batterie plus tard. Dans ce cas de figure, les terminaisons doivent être adaptées (fait référence aux commandes d'un ascenseur unique).



▲ Fig. 44

Topologie d'une batterie de deux ascenseurs sur une seule ligne.

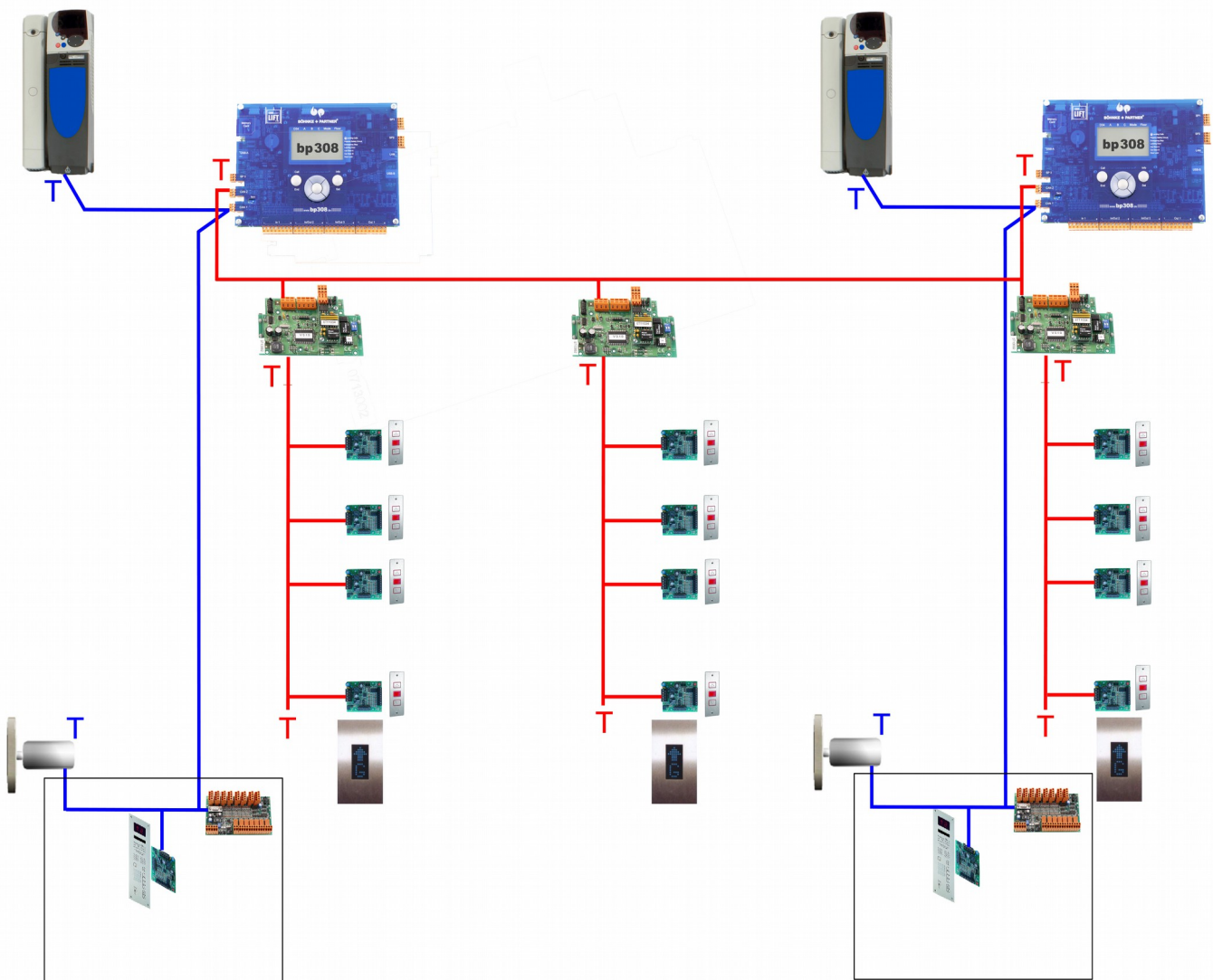
7.8.4.3 Batterie de deux ascenseurs sur trois lignes

Sur l'image, on voit la topologie d'un bus pour les appels paliers d'une batterie de deux ascenseurs sur trois lignes. Dans la mesure où la structure de la ligne ne peut être réalisée pour plus de deux lignes, on utilise des passerelles afin que chaque ligne unique forme une ligne réelle. Le bus est terminé à chaque extrémité.



INFO

Prêtez attention aux terminaisons lors de la mise en service de l'ascenseur. Dans la plupart des cas, un ascenseur est d'abord mis en service comme unité seule et relié à la batterie plus tard. Dans ce cas de figure, les terminaisons doivent être adaptées (fait référence aux commandes d'un ascenseur unique).



▲ Fig. 45

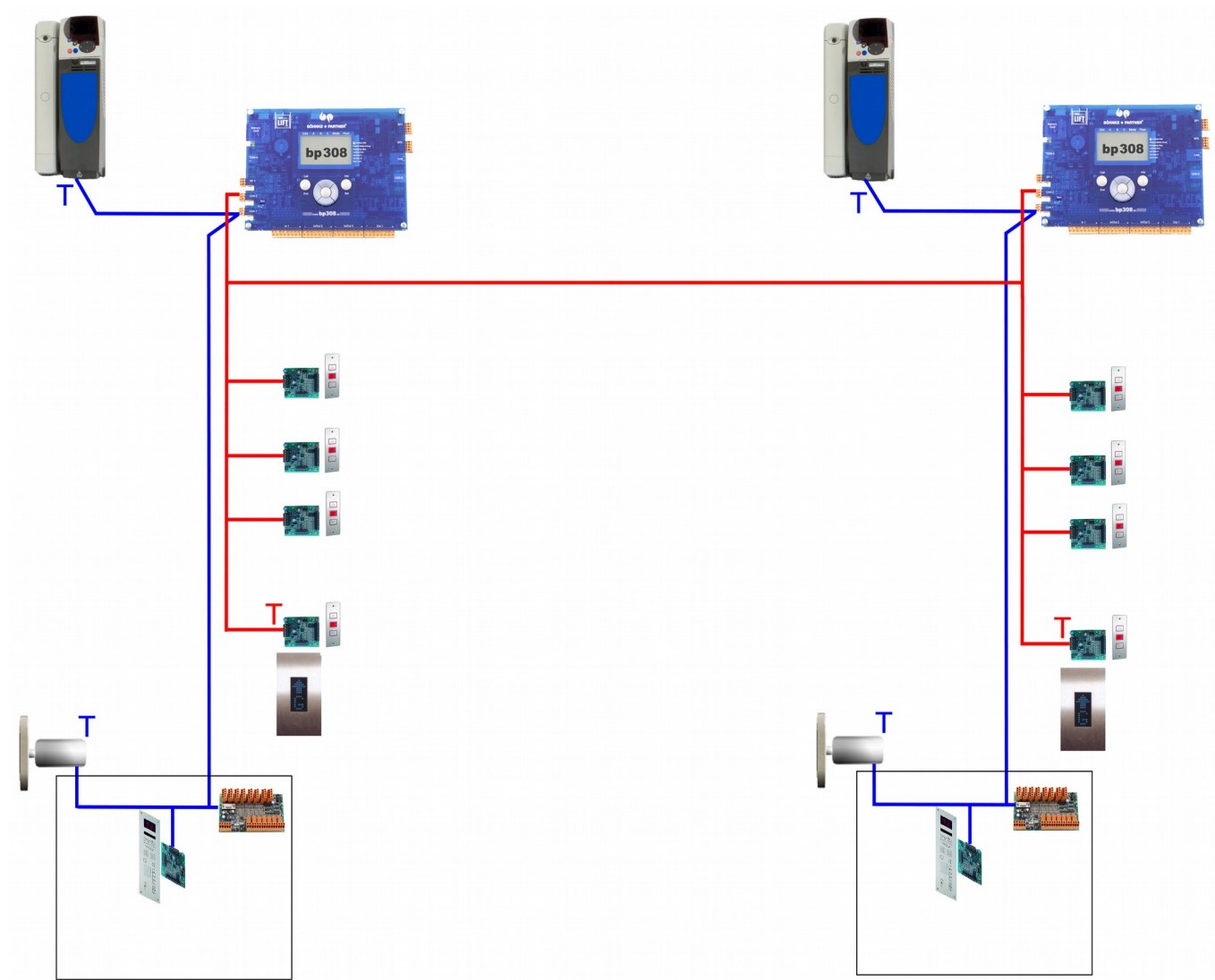
Topologie d'un bus pour les appels paliers d'une batterie de deux ascenseurs sur trois lignes.

7.8.4.4 Batterie de deux ascenseurs sur deux lignes

Dans cette image, on peut voir la topologie d'un bus pour les appels paliers d'une batterie de deux ascenseurs sur deux lignes. La structure de la ligne est donnée par les terminaisons aux deux extrémités de la cage d'ascenseur.

INFO

Prêtez attention aux terminaisons lors de la mise en service de l'ascenseur. Dans la plupart des cas, un ascenseur est d'abord mis en service comme unité seule et relié à la batterie plus tard. Dans ce cas de figure, les terminaisons doivent être adaptées (fait référence aux commandes d'un ascenseur unique).



▲ Fig. 46

Topologie d'une batterie de deux ascenseurs sur deux lignes.

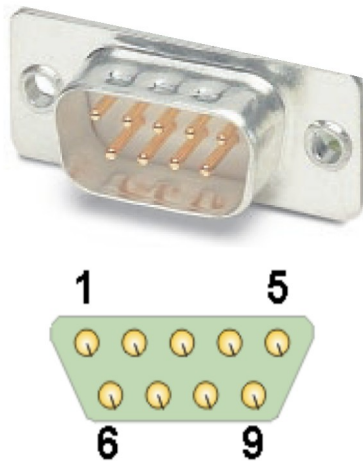
7.8.5 Affectation des broches

La norme CANopen précise l'affectation des broches des connecteurs les plus répandus. Le profil d'application des ascenseurs recommande les connecteurs suivants pour les composants d'ascenseur:

- D-Sub 9broches
- RJ45
- Connecteur ouvert

7.8.5.1 Affectation des broches du connecteur D-Sub à 9 broches

Broche	Signal	Description
1	-	Réservé
2	CAN_L	CAN-Bus-Signal (dominante basse)
3	CAN_GND	Masse électrique CAN
4	-	Réservé
5	CAN_SHLD	Blindage optionnel
6	GND	Masse électrique optionnelle (broche 9)
7	CAN_H	CAN-Bus-Signal (dominante haute)
8	-	Réservé
9	CAN_V+	Alimentation externe optionnelle (+24 V)



▲ Fig. 47
D-Sub-Stecker 9 broches

7.8.5.2 Affectation des broches du connecteur femelle RJ45

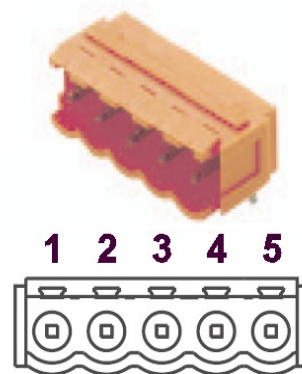
Broche	Signal	Description
1	CAN_H	CAN-Bus-Signal (dominante haute)
2	CAN_L	CAN-Bus-Signal (dominante basse)
3	CAN_GND	CAN masse
4	-	Réservé
5	-	Réservé
6	CAN_SHL D	Blindage optionnel
7	GND	Masse électrique optionnelle (masse 9)
8	CAN_V+	Alimentation externe optionnelle (+24 V)



▲ Fig. 48
Connecteur femelle RJ45

7.8.5.3 Affectation des broches du connecteur ouvert

Broche	Signal	Description
1	CAN_GND	CAN masse électrique
2	CAN_L	CAN-Bus-Signal (dominante basse)
3	CAN_SHLD	Blindage optionnel
4	CAN_H	CAN-Bus-Signal (dominante basse)
5	CAN_V+	Alimentation externe optionnelle (+24 V)



7.8.6 IDs des nœuds des composants CAN

Chaque composant CANopen peut être identifié par un ID de nœud qui se doit d'être sans ambiguïté au sein du réseau CANopen. Si deux composants aux ID identiques sont connectés au bus, ils ne peuvent être sélectionnés par le système.

BÖHNKE + PARTNER affecte l'ID de nœud conformément aux recommandations de la commande d'ascenseur SIG, (www.CANopen-Lift.org/wiki/Node-IDs) comme sur le schéma suivant.

▲ Fig. 49
Connecteur ouvert 5 broches

ID nœud [dec.]	CAN1 Bus local	CAN2 Bus de la cage
1	bp308 – unité de commande de l'ascenseur	bp308 – unité de commande de l'ascenseur G1
2	Unité d'entraînement (variateur de fréquence)	bp308 – unité de commande de l'ascenseur G2
3	Réservé	bp308 – unité de commande de l'ascenseur G3
4	Capteur/position 1	bp308 – unité de commande de l'ascenseur G4
5	Capteur/position 2	bp308 – unité de commande de l'ascenseur G5
6	Commande de porte 1 (porte A)	bp308 – unité de commande de l'ascenseur G6
7	Commande de porte 1 (porte B)	bp308 – unité de commande de l'ascenseur G7
8	Commande de porte 1 (porte C)	bp308 – unité de commande de l'ascenseur G8
9	CDG-01 – Passerelle	CDG-01 – Passerelle 1
10	Réservé	CDG-01 – Passerelle 2
11	Réservé	CDG-01 – Passerelle 3
12	CLK-03 - bornier de la cabine	CDG-01 – Passerelle 4
13	Dispositif mesureur de charge	CDG-01 – Passerelle 5
14	Unité d'appel d'urgence	CDG-01 – Passerelle 6
15	Réservé (unité d'appel d'urgence)	CDG-01 – Passerelle 7
16	Élément de bouton-poussoir de la cabine nœud 1	CDG-01 – Passerelle 8
17-20	Élément de bouton-poussoir de la cabine nœud 2 - 5	
21-70	CAP-01/02 – unités d'appels paliers, paliers 1 à 50 (par exemple ligne 1 ou porte A)	
71-120	CAP-01/02 - unités d'appels paliers, paliers 1 à 50 (par exemple ligne 1 ou porte B)	
125	ID de nœud par défaut (préréglage des éléments d'inventaire tels que CAP-01/02 ou	

ID nœud [dec.]	CAN1 Bus local	CAN2 Bus de la cage
	CIO-01)	
126	Chargeur de démarrage des mises à jour Flash	

BÖHNKE + PARTNER fournissent l'unité de contrôle avec les ID de nœuds déjà inclus.

7.9 Câble de manœuvre sur le boîtier du toit de cabine

Le bornier de la cabine est connecté par un câble de manœuvre de type 16G0,75+8x(3xAWG22)+3x(2xAWG22) C 4.7x79.1 sw. Veuillez prendre connaissance de l'attribution des câbles dans les schémas de circuits attachés.

Câble	Borne	Fonction
1	X92:4	Prise du bornier
2	X92:LN	Lumière du conducteur neutre
3	X94:48	Cellule photoélectrique 230 V AC + alimentation des contre-portes A 230 V AC
4	X94:58	Cellule photoélectrique 230 V AC + alimentation des contre-portes B 230 V AC
5	X94:NN(N)	Commande du conducteur neutre + contre-portes A et B
6	X95:9	Ligne d'alimentation au circuit de sécurité passif du contact de l'équipement de sécurité
7	X95:11	Recouvrement du circuit de sécurité passif de l'élément de commande d'urgence
8	X95:13	Câble de retour de l'arrêt d'urgence
9	X95:16	Ligne d'alimentation au contact de porte
10	X95:17	Câble de retour du contact de la contre-porte A
11	X95:18	Câble de retour du contact de la contre-porte B
12		
13		
14		
15		
gr/ge	PE	Masse électrique
Violet	X96:1	Éclairage d'urgence de la cabine (passe au négatif)
Vert	X96:2	Tension positive de la ligne d'alimentation de l'éclairage d'urgence et du bouton d'alarme
Bleu	X96:3	Câble de retour du bouton d'alarme
Violet	X97:20A	Tension d'alimentation 24 V DC
Vert	X97:20A	Tension d'alimentation 24 V DC
Orange	X97:100	Tension d'alimentation 24 V DC
Violet	X97:100	Tension d'alimentation 0 V DC
Vert		
Vert foncé		
Violet		
Vert		
Marron		
Violet		
Vert		

Câble	Borne	Fonction
Gris		
Violet		
Vert		
Blanc		
Violet		
Vert		
Rouge		
Violet		
Vert		
Noir		
Blanc	X96:10	Téléphone a
Bleu	X96:11	Téléphone b
Blindage	Masse électrique	Borne de blindage
Blanc	X912:a	SLP 485 a
Orange	X912:b	SLP 485 b
Blindage	Masse électrique	Borne de blindage
Blanc		CAN_H
Vert foncé		CAN_L
Blindage	Masse électrique	Borne de blindage

7.10 Sélection du variateur de fréquence

Il existe trois possibilités de sélection du variateur de fréquence dans le système bp308. Selon le type de variateur, l'élément peut être sélectionné à l'aide du Bus CAN, de l'interface DCP, ou par câblage en parallèle avec le module de contrôle/pré contrôle RVM-01.

7.10.1 Sélection par bus CAN

Si votre sélecteur a une interface CANopen, conformément au profil d'application CiA-417, vous devez l'interconnecter au système bp308 par le biais du bus CAN. Cette façon de sélectionner le variateur est la moins complexe en ce qui concerne l'installation et la configuration, car le profil d'application normalisé permet le "prêt à l'emploi" dans une certaine mesure et permet également d'effectuer d'excellents diagnostics.

Connectez le variateur au connecteur CAN1 du système bp308 conformément aux schémas de circuit attachés. Installez les câbles et terminez les lignes de bus conformément aux instructions de la section 7.8.4.

7.10.2 Connexion DCP au variateur

L'interface DCP sert de connexion série entre l'unité de commande de l'ascenseur et le variateur. Il s'agit d'une connexion RS485 point à point.

L'interface DCP L'interface DCP est placée sur la fiche supérieure 3 poles du côté gauche du BPC sur le système bp308. L'affectation des broches est présentée dans le tableau suivant.

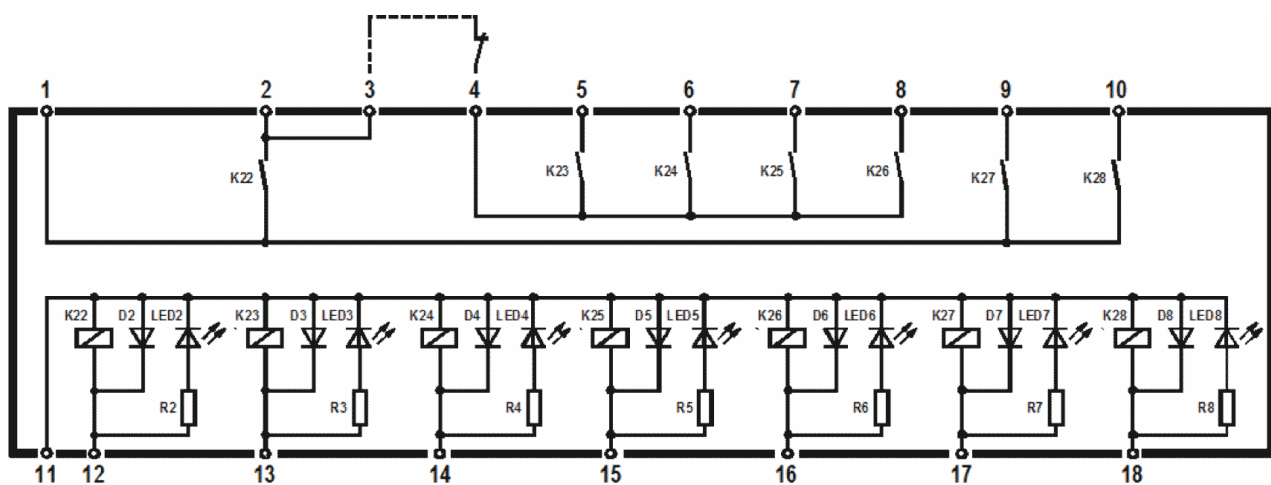
7.10.2.1 Affectation des broches du connecteur DCP

Broche	Signal	Description
5	COM	Masse électrique des signaux (optionnel)
6	B	Ligne de signaux RS485 inversée
7	A	Ligne de signaux RS485

Connectez les lignes de signaux aux bornes correspondantes du variateur. Optionnellement, vous pouvez connecter la masse électrique des signaux (veuillez vous référer au manuel du fabricant de votre variateur). Le câble doit être torsadé et blindé. Le blindage ne doit être installé que d'un seul côté du variateur. Assurez une connexion sur la superficie entière (voir la section 7.3). La longueur maximale du câble pour la connexion DCP est de 600m.

7.10.3 Câblage en parallèle avec RVM-01

Le module de contrôle/pré contrôle "RVM-01" sélectionne tous les variateurs connus qui ne présentent pas l'option d'une interface série. Les signaux de contrôle pour les différentes vitesses et directions de mouvement sont exprimés par le biais de 7 relais libres de potentiel équipés de doubles contacts plaqués or pour assurer une commutation fiable entre toutes demandes possibles sur le variateur.



connexions bornes :

par ex. : fonction du relais pour a) ascenseur à câble b) ascenseur hydraulique

- 1 potentiel de référence
3/4 raccord, ou si demandé, interrupteur de fin de course

2/5-18 la configuration dépend de l'application, veuillez vous référer au diagramme de circuit!!!

K22 v0 à l'approche	K22 entraînement rapide
K23 v1 entraînement à l'étage	K23 entraînement
K24 v2 vitesse max.	K24 sans obstacles
K25 vI inspection	K25 rapide haut
K26 vR secours d'urgence	K26 rapide bas
K27 vN remise à l'horizontale	K27 lent haut
K28 sans obstacles	K28 lent bas

▲ Fig. 50

Le circuit du module RVM-01.

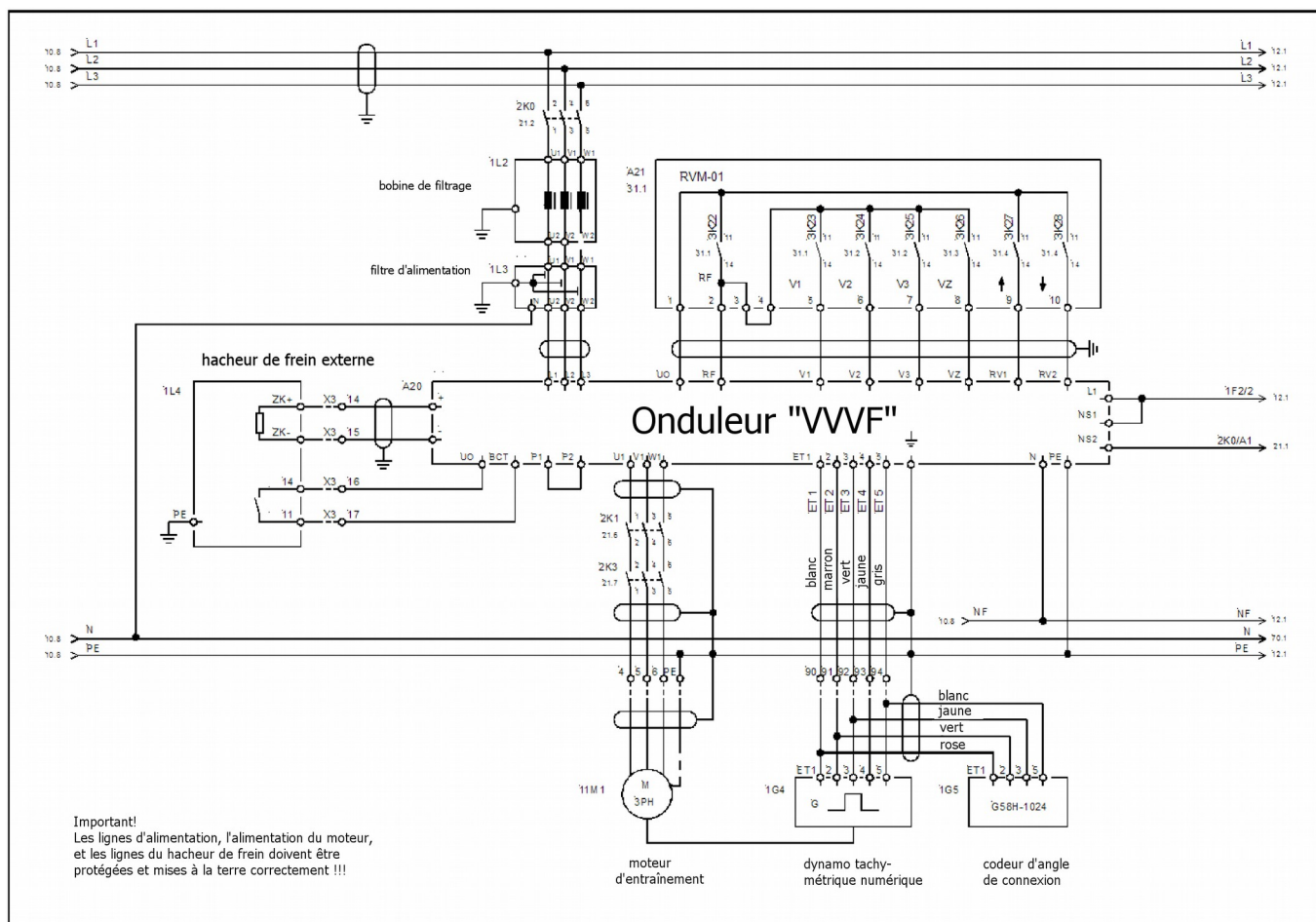


Fig. 51

Exemple d'une sélection du variateur par RVM-01.

Entrées de contrôle (exemple)

- GND Potentiel de référence
- UO Tension de pilotage du variateur
tension de sortie pour sélection des entrées
- RF Contrôleur permettant d'être en statut sélectionné pendant les déplacements.
- V1 Bonne vitesse de positionnement
- V2 Vitesse de mise à niveau
- V3 Vitesse de déplacement
- VZ Vitesse de remise à niveau
- RV1 Direction par défaut 1 HAUT
- RV2 Direction par défaut 2 BAS

Pour autant que le variateur ait été connecté conformément aux suggestions du circuit de commutation, le moteur réglé en usine tourne à gauche si l'entrée "RV1" est activée et à droite si "RV2" est activée (comme il est présenté du côté moteur de la cage)

ZE1	Vitesse supplémentaire V_ZE1
ZE2	Vitesse supplémentaire V_ZE2 Ces vitesses supplémentaires doivent être utilisées de préférence pour les inspections et les opérations d'urgence
ZE3	Vitesse supplémentaire V_ZE3 Cette entrée peut activer différentes fonctions du variateur, que l'on règle dans le menu INTERFACES. La vitesse supplémentaire V-ZE3 a été sélectionnée en usine..
BCT	Température du hacheur de freinage. Cette entrée permet de vérifier le commutateur de température ou les sorties défaillantes du frein.

7.11 Installation de l'encodeur absolu

L'encodeur absolu est équipé d'un connecteur D-Sub à 9 broches dont l'affectation est conforme à la norme CANopen. Le bus CAN se termine par l'AWG-05 CANopen (type GXP5W.Z06).

Si l'encodeur absolu a été installé sur la cabine, son câble de connexion peut être branché directement dans la prise sur le CLK.

Si l'encodeur absolu est installé dans la tête de la cage d'ascenseur, son câble de connexion peut être branché dans la prise correspondante dans l'armoire de commande.

INFO

Certains types de systèmes de positionnement terminent toujours le bus can. Si le système de positionnement est monté et connecté à la cabine, la terminaison via l'interrupteur DIP 2 doit être désactivée sur le CLK-03. Vous trouverez plus d'informations sur les dispositifs de terminaison dans leurs manuels d'accompagnement ou en ligne sur www.CANopen-Lift.org

7.12 Interconnexion de la batterie

Les unités de contrôle des ascenseurs communiquent les unes avec les autres et transmettent les signaux de la cage par le biais de l'interconnexion de la batterie. La connexion "CAN2" sert d'interface pour l'interconnexion de la batterie. Les lignes de données doivent être torsadées. Elles mènent des terminaux du BPC au bornier de l'unité de contrôle de l'ascenseur. La connexion aux autres membres de la batterie est effectuée par un connecteur.

Les lignes des signaux de la cage sont connectées au groupe, comme il est indiqué dans la section "Topologie". Si ces signaux ont été connectés aux unités de contrôle de façon non conventionnelle, ils sont traduits en données CANopen par des composants tels que.

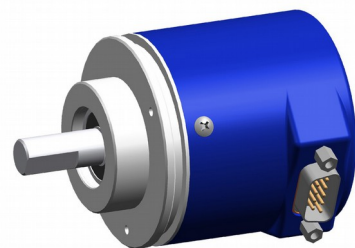


Fig. 52

Le codeur absolu AWG-05 CANopen (type GXP5W) peut être monté dans la tête de cage ou sur la cabine.



7.13 Lignes de données au système de diagnostic à distance

Les diagnostics à distance peuvent être réalisés par le biais de différents médiums, chacun étant soumis à différentes règles.

7.13.1 Ligne téléphonique analogique

Si les diagnostics à distance doivent être effectués par le biais d'une connexion téléphonique analogique, les données sont transmises par un modem analogique pouvant être connecté à l'emplacement USB-A du système BP308. Il doit s'agir d'un "vrai" modem matériel et non d'un modem logiciel. Les modems USB fournis par BÖHNKE + PARTNER pour le système bp306 sont de "vrais" modems. Le modem doit également supporter la norme V.250. Si plusieurs unités de contrôle sont allouées à une sortie téléphonique commune ou si un système d'appel d'urgence utilise cette sortie téléphonique également, il faudra utiliser un gestionnaire d'appels d'urgence (voir la section "Connexion du système d'appels d'urgence").



▲ Fig. 53
56K Hardware USB modem,
e.g. from *LONGSHINE, US*
Robotics or *MANHATTAN*

7.13.2 ISDN

Si une connexion ISDN est disponible pour les diagnostics de données à distance, on utilise le module ISDN intégré (option ISDN) ou une interface ISDN externe.

7.13.3 Ethernet

Si les diagnostics de données à distance doivent être effectués par Intranet ou par Internet, une interface Ethernet est généralement disponible dans la salle des machines. Dans ce cas, utilisez le module Ethernet intégré du système bp308.

7.13.4 LON

La connexion à un réseau LONworks – par exemple au sein du système d'automatisation du bâtiment – se fait par le biais de l'interface ASBuP. Elle est connectée au connecteur SP1 optionnel du système bp308 ainsi qu'à une prise RJ45 du réseau LON.

7.14 Installation du système d'appels d'urgence

Les systèmes d'appels d'urgence nécessitent principalement des connexions téléphoniques analogiques. Si une autre connexion est disponible, particulièrement pour le système d'appels d'urgence, on pourra mettre le câblage en place comme il est indiqué pour le système d'appel d'urgence. Cependant, la plupart du temps, le système d'appel d'urgence et le modem de l'unité de contrôle doivent partager la même ligne téléphonique. Dans ce cas, il faut s'assurer que le système d'appel d'urgence ait la priorité. Certains systèmes d'appel d'urgence placent une extension à la disposition du système de surveillance des données à distance tant qu'il n'y a pas d'appels d'urgence en cours. S'il n'y a pas d'extension de cette sorte dans le système d'appels d'urgence, il faut appliquer ce que l'on appelle un gestionnaire d'appels d'urgence, qui interrompt toute connexion existante au système de surveillance des données en cas d'urgence et libère la connexion téléphonique pour le système d'appels d'urgence. En général, il n'y a pas de plan valide pour l'installation d'un système d'appels d'urgence. Veuillez lire les schémas de circuits et les documents concernant le système d'appel d'urgence, que vous trouverez en pièces-jointes.

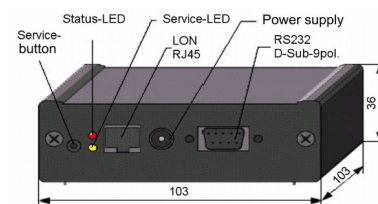


Fig. 54

L'interface LON ASBuP pour connecter l'ascenseur à un réseau LONworks.

8 Instructions de mise en service

ATTENTION!

Les systèmes de contrôle de BÖHNKE + PARTNER et le système d'entraînement ne doivent pas être mis en service avant d'avoir rempli les conditions suivantes:

- L'unité de commande a été montée et installée conformément à ce manuel.
- Il a été pris connaissance des possibilités d'exploitation et de réglage (voir manuel utilisateur bp308).
- Les règles de CEM (compatibilité électromagnétique) valides sont respectées!
- Le circuit d'alimentation, le circuit de contrôle et le circuit de sécurité ont été connectés et vérifiés conformément au présent manuel (voir liste de contrôles).
- Autres instructions devant également être respectées lors de la mise en service du système:
 - Premier Trajet avec Commandes de Secours (section 8.7),
 - Premier Trajet avec Commandes d'Inspection (section 8.8),
 - Premier Trajet avec Commandes de Fonctionnement Normal (section 8.12) et
 - Mise en service du Système de sélection de l'étage (section 8.11).



INFO!

Vous devez lire les instructions supplémentaires avant la mise en service de tout système et composant de conception spéciale.

Après la mise en service, il faudra conserver les paramètres réels dans la copie papier de la configuration et du menu de service, ou dans une impression fichier à jour sauvegardée sur un périphérique de stockage (carte mémoire, clé USB). Les défaillances conservées lors de la mise en service (mémoire des défaillances/liste des défaillances) peuvent être supprimées dans le sous-menu « diagnostics ». Si des tiers (par ex. concierge) y ont accès, protégez les menus d'un accès non-autorisé à l'aide d'une configuration adaptée et d'un code de service (quatre chiffres minimum)



AVERTISSEMENT!

Avant chaque trajet, l'opérateur doit d'assurer que ni les personnes, ni leurs biens ne soient en danger



L'inspection et l'acceptation finales doivent être effectuées dans le respect des « Conseils techniques » (Section 8.3).

8.1 Préparation

La mise en service sur site ne requiert aucun instrument de mesure particulier, excepté un multimètre. Nous recommandons d'utiliser le module de test de tension STM-02.

8.2 Module de test de tension STM-02

Afin de protéger votre unité de commande d'ascenseur des dommages causés par la surtension lors de son installation ou de sa réparation, utilisez le module de test de tension STM-02 conçu spécialement à cet effet.

INFO!

A des fins de contrôle, intégrez le module de test de tension à l'unité de commande pour le moment de la mise en service. Retirez le dès que la mise en service a été accomplie. Vous pouvez le réutiliser pour d'autres opérations



Fig. 55

Module de test de tension STM-02. Il protège l'unité de commande des surtensions.

8.2.1 Avant la première mise sous tension

Conformément à la norme VDE 0100 (norme de la VDE (association d'ingénieurs allemands) et de la TRA (réglementation pour la sécurité des ascenseurs allemande), le circuit de commande doit être mis à la masse. Pour cette raison, la borne « PE » de l'unité de commande de l'ascenseur est connectée à la borne 100 du système bp308 par un conducteur vert/jaune



AVERTISSEMENT!

Assurez vous que le système de l'ascenseur ne conduise pas de tension

- Déconnectez la ligne de terre jaune/verte du terminal 100 du système bp308. Le potentiel négatif du circuit de commande ne doit à présent plus avoir aucun contact avec le potentiel PE de l'unité de commande, à aucun endroit du système de l'ascenseur
- Par conséquent, il vous faut vous assurer, avant même de connecter le dispositif STM-02, qu'il n'y ait réellement aucune connexion entre la borne PE de l'unité de commande de l'ascenseur et la borne 100 du système bp308. Utilisez un ohmmètre ou un testeur de continuité des circuits.
- Après avoir effectué ces contrôles, vous pouvez connecter le module de test de tension STM-02, tel qu'il est indiqué dans le diagramme joint. Raccorder le conducteur 1 à la borne

100 du système bp308 et le conducteur 2 à la borne 20A du bornier dans l'unité de commande.

Vous pouvez à présent commencer l'installation ou les travaux de réparation.

8.2.2 Description fonctionnelle du module de test de tension STM-02

Dès que le STM-02 a été installé correctement, le circuit de commande 24 V CC n'est plus à la masse. Lorsque le système de l'ascenseur est sous tension, une surtension au sein du circuit de commande en direction de « PE » ne provoque pas de courant de défaut, et les composants du système bp308 ne risquent plus d'être détruits.



AVERTISSEMENT!

- STM-02 indique les surtensions dans le circuit de commande par le biais d'un signal lumineux et sonore. A ce moment, la zone de tension de pilotage est dangereuse.
- Si STM-02 indique un défaut, mettez l'ascenseur hors-tension immédiatement, trouvez la défaillance et éliminez la

Le message de défaillance est conservé par un relais bistable et reste en mémoire même si la tension de pilotage est éteinte et rallumée. Pour réinitialiser l'unité à son mode originel après avoir rectifié une erreur, appuyez sur le bouton de réinitialisation sur le boîtier du module STM-02.



AVERTISSEMENT!

- Reconnectez le câble PE vert/jaune à la borne 100 du système bp308 immédiatement après avoir achevé tous les travaux!
- Retirez STM-02 de l'unité de commande.

8.3 Conseils techniques au sujet de l'unité de commande

5. Le fonctionnement sûr et sans erreur du produit suppose d'effectuer correctement son transport, stockage, montage et installation, ainsi que d'assurer son utilisation et son entretien soigneux.
6. L'unité de commande a été conçue, fabriquée et testée conformément aux réglementations VDE et à la norme DIN EN 81. Il vous faut adhérer aux règlements correspondants à la mise en service d'unités et dispositifs de commande électriques. Vous devez également vous conformer aux règles locales de protection contre la foudre. Chaque unité de commande est livrée avec des schémas de circuits et documents techniques clairement identifiés à l'aide du numéro de l'unité de commande.

7. Le système de contrôle bp308 sert exclusivement de dispositif de traitement de l'information au sein du système de commande de l'ascenseur. Tous les signaux de commande sont traités par des circuits positifs. Le traitement de données électroniques n'enfreint en rien les règles de sécurité DIN EN 81.
8. Le système de contrôle bp308 a été examiné par les autorités compétentes et a été récompensé par un certificat d'examen de type CE. Vous trouverez dans la section « Certifications du produit » ledit certificat d'examen CE, et dans la section 3.3, la déclaration de conformité aux Directives CE (95/16/CE) indiquant que les composants utilisés sont conformes aux réglementations.
9. Les composants du système de commande sont conformes à la norme DIN EN 81 ainsi qu'à VDE 0100 / 0101 / 0551 / 0660 et BGV A2. L'armoire de commande est conforme à la norme d'installation VDA 0660 / partie 500.
10. Les contacteurs principaux et auxiliaires utilisés dans les systèmes de contrôle respectent les normes DIN EN 81 partie 1, 13.2, et VDE 0660, mais la classe du matériel est au minimum D3
11. Les variations de tension sont tolérables si elles se trouvent au sein de la plage de tolérance de +10% à -20%, ce qui doit normalement être garanti par la compagnie d'électricité.
12. Les dommages pour défaillances causées par une montée en tension non autorisée ne peuvent être mis sur le compte du fabricant.
13. Il faut observer les particularités liées à l'utilisation d'une unité d'alimentation continue (UPS). Lisez d'abord les opérations correspondantes avant de mettre en service l'UPS connectée, car l'unité devra fournir une alimentation sûre à toutes les fonctions de commande nécessaires. Vérifiez régulièrement le fonctionnement adéquat et sans erreurs de la source d'alimentation continue.
Adhérez aux instructions du fabricant de l'unité.
14. Isolation et mesure des courts-circuits :
 - 1) Depuis le 1er janvier 1996, toutes les unités de commande sont équipées d'un filtre d'atténuation qui peut néanmoins être endommagé lors de la mesure de l'isolation. Assurez vous que le fusible 1F2 soit déconnecté pour mesurer l'isolation du circuit de sécurité.
 - 2) Toute source d'alimentation continue intégrée à l'unité de commande doit être complètement déconnectée et les contacts et l'unité de commande raccordés avant la mesure de l'isolation et des courts-circuits.

- 3) Conformez-vous aux instructions de sécurité applicables pour la mesure de l'isolation, car cette opération présente des dangers pour vous comme pour l'équipement.
15. Tous les relais et contacteurs intégrés au système de contrôle doivent être protégés contre les ondes radio.
16. Les disjoncteur-protecteur intégré, disjoncteur, disjoncteur à courant de défaut, etc. ont été réglés en usine et doivent être adaptés individuellement aux appareils que vous connecterez vous-même lors de la mise en service du système de contrôle.
17. Conformément aux instructions d'opération respectives, on doit suivre les instructions de câblage suivantes:
 Conducteur N (N) à borne 9 du système bp308.
 Conducteur N (N) à borne 14 du système bp308.
18. Conformément aux règles VDE et à la norme TRA 200, la tension de signal (moins 24 V CC) doit être connectée à la ligne de terre (PE) de l'alimentation secteur
 - La borne 100 (moins 24 V CC) du système bp308 doit être connectée à la borne PE de l'unité de commande, afin d'éviter que le circuit soit isolé de la terre et pour permettre de reconnaître immédiatement un courant de fuite de la tension de signal (+24 V CC).
 - Les transformateurs sont connectés à la terre du côté secondaire (par ex. tension spéciale des freins ou vannes), afin d'éviter que le circuit soit isolé de la terre et pour permettre de reconnaître immédiatement un courant de fuite de la tension secondaire.
19. Les bornes 201 et 20C (+24 V DC max. 2.2 A) de bp308 sont sujettes à des contrôles de surtension et de court-circuits. La surtension est indiquée sur l'écran LCD.
20. Le circuit de sécurité et l'élément de demande du système bp308 sont équipés de fusibles de 1 A max.
21. Prêtez attention au diagramme des impulsions de commande. La présentation des cosses d'impulsion n'est pas à l'échelle. Il ne s'agit que d'un diagramme schématique
22. La disposition des points d'arrêt dans l'aire de palier (zone au niveau du palier) doit être observée avec précision.
23. Les signaux du générateur d'impulsions et des commutateurs de mise à l'horizontale peuvent être contrôlés à l'aide de l'écran LCD dans le menu de service, sous-menu signaux de cage, non seulement en mode déplacement mais également en mode contrôle d'inspection ou contrôle d'urgence.
24. Il est possible de maintenir la porte de la cabine fermée aux paliers pendant la maintenance et les activités de service. Voir le menu de service, sous-menu maintenance, sur l'écran LCD.

25. Pendant les contrôles, la cabine peut être envoyée au dernier étage ou à l'étage le plus bas en activant l'interrupteur « Appel »:
Interrupteur vers le haut : la cabine se dirige vers le dernier étage.
Interrupteur vers le bas : la cabine se dirige vers l'étage le plus bas.
26. En mode contrôle d'inspection, les bornes 101 et 102 du système bp308 et/ou CLK-01 perdent leur courant (voir DIN EN 81, 14.2.1.3)
- Tous les appels de cabine et de palier sont supprimés et bloqués,
 - Les portes ne peuvent pas être ouvertes, les déplacements automatiques sont désactivés,
 - Les hautes vitesses de déplacement sont automatiquement réduites au niveau du commutateur de correction,
 - Le trajet est interrompu au niveau du commutateur de mise à l'horizontale du dernier palier,
 - Le dispositif de remise à l'horizontale est éteint,
 - La fonction de retour des ascenseurs hydrauliques est désactivée.
 - Les commandes d'urgence sont désactivées.
27. En mode commandes d'urgence, la borne 102 du système bp308 perd tout courant:
- Tous les appels de cabine et de palier sont supprimés et bloqués,
 - Les portes ne peuvent pas être ouvertes, les déplacements automatiques sont désactivés,
 - Les hautes vitesses de déplacement sont automatiquement réduites au niveau du commutateur de correction,
 - Il est possible de dépasser le commutateur de remise à l'horizontale du dernier palier en mode commandes d'urgence!
 - Voir le menu de services, sous-menu maintenance, sur l'écran LCD.
 - Le dispositif de remise à l'horizontale est éteint,
 - La fonction de retour des ascenseurs hydrauliques est désactivée.
28. Si les contrôles d'urgence et d'inspection sont allumés simultanément, la cabine ne peut se déplacer.
29. Changer les commandes de palier à l'aide du commutateur S85 efface tous les appels de cabine et de paliers, les appels de paliers sont bloqués mais les appels de cabine sont toujours acceptés.
30. Si les commandes de palier sont éteintes, le palier de stationnement est également inefficace.

31. On surveille les légères perturbations de tension à l'aide de l'unité de commande. En cas de panne, la cabine en déplacement est arrêtée et demeure au palier, portes ouvertes. Les déplacements ultérieurs sont bloqués.
S'il s'agit d'un ascenseur hydraulique, il redescendra au palier de départ. Les commandes d'inspection et d'urgence demeurent opérationnelles, tout comme le dispositif de remise à l'horizontale (voir DIN EN 81, 8.17.3)
32. La surveillance PTC nécessite des thermistances de température positive enroulées dans la bobine du moteur CA pour protéger le moteur. Les circuits de surveillance intégrés au système bp308 contrôlent la température de fonctionnement du moteur.
33. Les valeurs seuil PTC sont contrôlées et traitées par un circuit de suivi.
 - a) Valeur normale de température $< 2,2 \text{ k}\Omega$ = marche normale,
 - b) valeur de température trop élevée $> 2,7 \text{ k}\Omega$ = la thermistance PTC a répondu, se référer aux messages de défaillanceRéglages dans le menu de configuration:
Ascenseur à câble
Arrêt immédiat sans mise hors-tension
Arrêt au prochain commutateur de remise à l'horizontale sans mise hors-tension
Arrêt immédiat avec mise hors-tension
Arrêt au prochain commutateur de remise à l'horizontale avec mise hors-tension
Ascenseur hydraulique
Arrêt avec retour sans mise hors-tension
Arrêt sans retour avec mise hors-tension
Arrêt avec retour avec mise hors-tension
34. Le message d'erreur concernant la température moteur trop élevée est conservé dans la mémoire et la liste des défaillances. Si le système de contrôle des données à distance est connecté, il rapporte cette défaillance immédiatement au centre de service
35. La fonction de retour des ascenseurs hydrauliques à l'étage le plus bas lors d'un fonctionnement normal, c'est à dire toutes les fonctions de sécurité, marche bien
 - a) Si elle est initiée automatiquement après la période prédéfinie (max. 15 min.).
 - b) Si elle est initiée automatiquement aussitôt que l'unité de commande est mise hors-tension (par exemple, extinction à distance).
 - c) Si elle est initiée automatiquement après la période prédéfinie (max. 15 min.) après avoir éteint les commandes palier.
 - Dans les trois cas [a), b), c)], le système de correction par dérivation demeure opérationnel (voir DIN EN 81 partie 2, 14.2.1.5)

- Lorsque la cabine atteint l'étage le plus bas, la porte s'ouvre et se referme dans les trois cas [a), b), c)]. Le bouton « ouverture porte » reste actif à tout moment.
 - L'éclairage de cabine peut être éteint en conditions d'inactivité lorsque les portes sont fermées ; cette fonction est ajustable à 1, 10 ou 30 minutes. L'éclairage de la cabine est allumé dès que l'ascenseur se remet en marche.
36. L'activation de l'interrupteur de limite supérieure d'un ascenseur hydraulique met immédiatement l'ascenseur hors-tension. Si la cabine se libère à nouveau à la suite d'une dérivation, les fonctions normales demeurent éteintes et la cabine retourne immédiatement au rez-de-chaussée dans que le circuit de sécurité est fermé. La porte de la cabine s'ouvre et se referme et la cabine stationne au rez-de-chaussée et n'accepte aucun appel. Le bouton « ouverture portes » demeure actif à tout moment.
 37. Le système de correction par dérive reste opérationnel (voir DIN EN 81 partie 2, 14.2.1.5)
 38. Dans les ascenseurs hydrauliques, ce système de correction par dérive est activé au même moment que le contrôle de fonctionnement (borne 42 = 1) et l'ascenseur est immédiatement mis hors-tension.
 39. Dans les ascenseurs hydrauliques, le contrôle du système anti-dérive est effectué comme suit:
 - a) le contrôle de dérive vers le haut provoque le retour automatique de la cabine au rez-de-chaussée et sa mise hors-tension à cet endroit. Si le contrôle de fonctionnement répond hors de la zone de palier pendant cette action, l'ascenseur est bloqué immédiatement et le système de correction par dérive n'est pas activé car la première défaillance enregistrée était « contrôle de dérive vers le haut ».
 - b) Le contrôle de dérive vers le bas provoque la mise hors-tension immédiate de l'ascenseur. Le système de correction par dérive demeure opérationnel.
 40. Le système de correction par dérive demeure opérationnel même si l'ascenseur hydraulique est surchargé.
 41. Les informations de surcharge ne sont demandées que lorsque l'ascenseur est à l'arrêt (borne 88).
 42. Le commutateur de pression excessive d'un ascenseur hydraulique est connecté et interrogé à la borne 35. Le menu de base offre – selon la fonction – l'option de sélectionner ou désélectionner l'extinction en cas de pression excessive. Le diagramme du circuit vous rappelle également cette option.
 43. Un ascenseur hydraulique peut être équipé principalement d'un circuit de secours bas (similaire à un circuit de secours « bas uniquement »). Si un circuit de secours bas est installé, on pourra

raccorder les commutateurs suivants : déficit de pression, rupture de tuyau, interrupteur de limite inférieur et contacts des équipements de sécurité.



AVERTISSEMENT!

Il ne faut pas raccorder de contact d'équipement de sécurité/interrupteur à actionnement par câble détendu, ni aucun autre interrupteur. Les indications suivantes s'appliquent au circuit de secours « bas »:

- a) L'interrupteur de limite inférieure de secours ne doit pas être raccordé !
- b) Il ne faut pas appliquer de circuit de secours « bas » aux ascenseurs à suspension 2:1 sans interrupteur à câble détendu !

ATTENTION!

Les instructions d'opération ainsi que les étiquettes de l'unité de circuit de secours doivent vous informer des risques présents !

Exemple: Une conduite hydraulique endommagée ou un adaptateur fileté endommagé provoquent l'aspiration d'huiles hydrauliques dans le fond de fosse !

- 44. L'ascenseur hydraulique doit être conforme à toutes les stipulations établies dans les « règlements sur la protection de l'eau » locaux !
- 45. Le contrôle de fonctionnement est une fonction standard dans toutes les unités de contrôle d'ascenseur. Pour utiliser cette fonction, procédez selon les étapes suivantes (DIN EN 81, partie 1, 12.10 et partie 2, 12.12) :
Sélecteur d'étages utilisant des commutateurs magnétiques
 - a) Arrêter la cabine au rez-de-chaussée,
 - b) Déconnecter l'émetteur d'impulsions de S75 et S77,
 - c) Entrer la commande de montée au dernier étage,
 - d) La cabine passe devant les émetteurs d'impulsion sans recevoir les signaux nécessaires,
 - e) Après l'intervalle de temps prédéterminé (max. 45 s), l'appareil de contrôle électronique de l'unité de commande de l'ascenseur interrompt automatiquement le trajet,
 - f) Après quoi, les commandes de l'ascenseur demeurent bloquées pour les voyages suivants (voir informations sur l'écran LCD),
 - g) Reconnecter l'émetteur d'impulsion à S75 et S77,
 - h) Opérer le bouton d'appel (appel/terminer) et confirmer avec OK pour débloquer la cabine ; sinon, éteindre et redémarrer l'unité de commande.

i) L'unité de commande est à nouveau opérationnelle

46. Sélecteur d'étage utilisant un encodeur absolu

- a) Faire s'arrêter la cabine au rez-de-chaussée,
- b) Réduire le temps d'exécution déterminé du contrôle de fonctionnement dans le système de contrôle (écran LCD) correspondant à la vitesse de déplacement,
- c) Entrer la commande de montée au dernier étage,
- d) La cabine n'atteint pas le point de codage suivant dans le délai d'exécution donné,
- e) Après le délai prédéfini, la fonction de contrôle électronique de l'unité de commande de l'ascenseur interrompt automatiquement le déplacement,
- f) Après quoi, les commandes de l'ascenseur demeurent bloquées pour les voyages suivants (voir informations sur l'écran LCD),
- g) Régler le temps d'exécution du contrôle de fonctionnement dans le système de contrôle (écran LCD) sur une valeur correspondant à la vitesse de déplacement,
- h) Opérer le bouton d'appel (appel/terminer) et confirmer avec OK pour débloquer la cabine ; sinon, éteindre et redémarrer l'unité de commande.
- i) L'unité de commande est de nouveau opérationnelle.

47. Le système de correction par dérive d'un ascenseur hydraulique demeure opérationnel, même si le contrôle de fonctionnement a réagi.

ATTENTION!

48. Le moteur sera endommagé si, en raison d'une coupure de phase (par ex. problèmes de contact des contacteurs de marche), le système de correction par dérive (remise à l'horizontale) demeure opérationnel, bien que le contrôle de fonctionnement ait réagi.



INFO!

1) Nous avons pré-régulé les exécutions de programmes, intervalles de temps, etc. paramétrables des systèmes de contrôle dans le menu de configuration et dans le menu de service, conformément aux caractéristiques techniques/exigences locales. Lors de la mise en service des commandes de l'ascenseur, vous devez régler les paramètres selon les appareils installés et conformément aux exigences locales.



2) La société en charge d'installer l'équipement a le devoir de faire attention à régler les paramètres correctement. Prêtez attention aux règlements locaux stipulés par les experts de la lutte contre l'incendie pour les ascenseurs de pompiers et de secours incendie.

3) Le menu de configuration et le menu de service peuvent être bloqués par un code à 4 chiffres. Ces codes empêchent les paramètres d'être réinitialisés involontairement et doivent être conservés avec soin. Ne divulguez ces codes qu'aux personnes autorisées.

49. Pour sauvegarder les paramètres individuels de l'ascenseur, faites apparaître le sous-menu des paramètres de données du système de stockage, dans le menu de configuration, sous divers.
50. Confirmez le paramétrage en appuyant sur le bouton TERMINER après avoir entré vos changements au menu de fonctions sur l'écran LCD, puis retournez à l'affichage de base.

8.4 Vérifications préalables au démarrage de

l'unité de commande



AVERTISSEMENT!

- Effectuez les éléments de cette liste après avoir installé une nouvelle unité de commande ou remis une unité existante à neuf
- Ne continuez que si vous avez répondu à la question par « Oui ».

- | | |
|---|------------------------------|
| L'équilibrage du poids entre la cabine et le contrepoids a été effectué. | Oui ☐ |
| Le frein mécanique a été ajusté. | Oui ☐ |
| La cabine est placée à une distance suffisante des interrupteurs de fin de course (minimum 1 m). | Oui ☐ |
| Une tension de réseau de 3 x 400 V CA est disponible. | Oui ☐ |
| Les tampons ont été montés et fonctionnent. | Oui ☐ |
| Le contrôleur d'accélération et l'équipement de sécurité ont été montés et fonctionnent. | Oui ☐ |
| Les contacts des circuits de sécurité de la cage et de la cabine ont été montés et installés. | Oui ☐ |
| Avez vous prêté attention aux instructions de sécurité dans la section 2 « Informations de sécurité » et les avez vous suivies? | Oui ☐ |
| L'unité de commande faite par la firme BÖHNKE + PARTNER est livrée avec: | Oui ☐ |
| <ul style="list-style-type: none"> • schémas de circuits, identifiés sans ambiguïté par le numéro | |

de série de l'unité de commande (par ex.: 93401)	
• listes de pièces, • Certificat d'examen de type CE et déclaration de conformité du système bp308, • Schémas des bornes, • Paramètres de base, • Schémas d'attribution des ports et conseils généraux concernant le système de contrôle bp308.	
Ces documents sont ils tous complets?	
Avez-vous suivi les schémas de circuits appartenant à l'unité de commande?	Oui ☐
Avez-vous prêté attention aux instructions de sécurité de la section 7.2 « Atténuation des interférences et Conseils » et les avez-vous suivies?	Oui ☐
Avez-vous vérifié que tous les borniers étaient connectés correctement et bien serrés?	Oui ☐
Avez-vous éteint l'interrupteur principal?	Oui ☐
Avez-vous connecté le module de test de tension STM-02 (voir section 8.2)?	Oui ☐
Vérifiez la tension d'alimentation ! L1, L2, L3, N et PE ont ils tous bien été connectés (champ de rotation horaire)?	Oui ☐
La coupe transversale des conducteurs correspond-elle à la puissance absorbée du système d'ascenseur?	Oui ☐
S'il y a un commutateur de charge, avez-vous bien vérifié que les éléments fusibles admissibles sont également installés?	Oui ☐
Le disjoncteur automatique 1F2 pour la tension de pilotage est il éteint?	Oui ☐
Le disjoncteur automatique 1F4 pour la tension de sécurité est il éteint?	Oui ☐
Les lignes d'alimentation ont-elles bien été équipées de fusibles	Oui ☐
Si un circuit d'activation rapide du frein est disponible, ses interrupteurs de protection ont-ils été allumés?	Oui ☐
Le disjoncteur-protecteur, l'activateur de surintensité, le disjoncteur différentiel FI, le contrôleur de phase etc. installés dans l'unité de contrôles ne peuvent être pré-installés que par BÖHNKE + PARTNER. Lors de la mise en service du système, il vous faut les régler sur les valeurs correspondant aux appareils connectés.	Oui ☐
Avez-vous réglé ces valeurs?	
Tous les conducteurs PE ont ils bien été connectés correctement?	Oui ☐
Avez-vous respecté toutes les mesures d'atténuation des interférences et toutes les instructions de CEM du fabricant du variateur de fréquence?	Oui ☐
Avez-vous suivi les instructions de mise en service concernant les contrôleurs de vitesse et d'entraînement?	Oui ☐
L'unité de commande de secours a-t-elle été allumée?	Oui ☐

Si vous avez répondu « oui » à toutes ces questions, vous pouvez brancher l'alimentation conformément aux instructions de la section suivante.

8.5 Brancher l'alimentation

Si vous avez répondu « oui » à toutes les questions des « Vérifications préalables à l'unité de commande », vous pouvez brancher l'alimentation. Après quoi, vérifiez les éléments de la liste suivante.

- | | |
|---|------------------------------|
| Après quoi, vérifiez les éléments de la liste suivante. | Oui ☐ |
| Avez-vous allumé l'interrupteur principal? | Oui ☐ |
| L'unité de commande de secours a-t-elle été allumée? | Oui ☐ |
| Le disjoncteur automatique 1F2 pour la tension de pilotage est-il allumé? Le disjoncteur automatique 1F4 pour la tension de sécurité est-il allumé? | Oui ☐ |
| Tous les composants de sécurité sont-ils restés inactifs? | Oui ☐ |
| Le module de test de tension STM-02 n'envoie pas de signaux d'avertissement sonores ou visuels? | Oui ☐ |
| L'écran LCD ne montre pas de problèmes avec la tension du système bp308 ? | Oui ☐ |
| La tension de l'unité d'alimentation du système bp308 entre les bornes L et N est-elle de 230 V CA? | Oui ☐ |
| La tension du bornier X4 entre les bornes 1 (LS) et NN est-elle de 230 V CA? | Oui ☐ |
| La tension au bornier X8 venant de la borne 20 (A ou C) vers la borne 100 est-elle de 24 V CC ? | Oui ☐ |
| L'éclairage LCD ne clignote pas ? (Signifie que le système est hors-tension) | Oui ☐ |
| Les deux points de l'horloge LCD du système bp308 clignotent-ils? | Oui ☐ |
| La tension de l'éclairage de la cabine au bornier X2 entre les bornes 1 et .. est-elle de 230 V CA ? | Oui ☐ |
| Les deux LED de 5 V et 24 V de l'unité d'alimentation du système bp308 sont-elles allumées? | Oui ☐ |
| L'écran du système bp308 présente-il le symbole ERO (commandes de secours actives)? | Oui ☐ |

Si vous avez répondu « Oui » à toutes ces questions, vous pouvez continuer à vérifier les paramètres de l'unité de commande et de l'unité d'entraînement

8.6 Vérifier les paramètres de l'unité de comm. et de l'unité d'entraînement

Après avoir correctement branché l'alimentation et vous être assuré qu'il n'y ait pas de pannes évidentes, vérifiez les paramètres de l'unité de commande et de l'unité d'entraînement.

Effectuez les vérifications de l'unité d'entraînement conformément aux documents de mise en service correspondants.

Les documents de cette unité de contrôle sont accompagnés d'une copie papier de tous les paramètres réglés en usine par BÖHNKE + PARTNER. Vérifiez qu'ils correspondent aux particularités du site. Si nécessaire, adaptez les paramètres de l'écran du système bp308 (voir le manuel utilisateur bp308).

8.6.1 Vérifier les câbles du bus

On peut lire une première impression des fonctions du Bus CAN grâce aux LED de diagnostic situées à gauche de l'écran du BPC.

A chaque connexion au bus correspond une LED rouge sur la carte de circuits imprimés, CP1 pour CAN1 et CP2 pour CAN2. Les LED présentent le mode de fonctionnement réel du bus correspondant. Vous pouvez prendre connaissance des statuts des LED et leur signification dans le tableau suivant. Au démarrage du système, les deux diodes lumineuses s'illuminent pendant un bref instant. Les deux LED de diagnostic doivent ensuite s'éteindre.

Statut	Signification
Éteinte	CAN-Bus: pas d'erreur
1 flash	CAN-Bus: avertissement
2 flashes	CAN-Bus: panne
Allumée	CAN-Bus: bus éteint (hors service, après env. 10 s d'auto réinitialisation)
Clignote	Erreur d'ID de noeud: ID de nœud dupliqué sur le réseau

Tableau 1: Significations des LED de diagnostic CAN sur le BPC.

8.6.2 Vérifier les terminaisons du bus

Ainsi qu'il est indiqué à la section 7.9 « Installation du bus », le bus doit être terminé aux deux extrémités. Vérifiez à la fois le bus de la cabine et celui de la batterie pour vous assurer que leurs extrémités sont correctement terminées.



INFO!

Certains systèmes de position terminent toujours le bus CAN. Dans ce cas de figure, la terminaison du CLK-03 doit être désactivée à l'aide du commutateur DIP. Vous trouverez des informations sur dispositifs de terminaison dans leurs manuels d'accompagnement ou en ligne sur www.CANopen-Lift.org

8.6.3 Vérifier les paramètres CAN

Pour vérifier les paramètres CAN de l'unité de contrôle, sélectionner les informations de configuration ou le menu de configuration de l'unité de commande. Dans PARAMETRES → BORNES → BORNES CAN1/2, vous trouverez une liste de tous les dispositifs CAN connectés. Vérifiez que les dispositifs devant être utilisés dans votre système ont été activés.

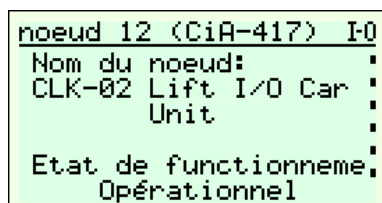
Dans la mesure où tous les dispositifs CAN sont pré-configurés à la livraison de l'unité de commande, vous n'aurez pas besoin de régler plus de paramètres à ce moment. Si vous composez un système de contrôle à partir de composants OEM, vous pouvez éventuellement faire l'acquisition d'un adaptateur USB CAN pour PC avec le logiciel CANwizard® pour paramétrer les dispositifs CAN. Cependant, vous pouvez configurer les bornes d'entrée et de sortie à partir de l'écran de commande. Obtenez plus d'informations sur CANwizard® et sur la configuration des dispositifs dans le manuel CANwizard et sur www.CANwizard.de.

Si tous les dispositifs donnent un retour d'informations correct, vous pouvez lancer le premier trajet avec commandes de secours.

8.6.4 Vérifier la connexion DCP

Si l'onduleur est sélectionné par le biais d'une interface DCP, les éléments suivants doivent être vérifiés :

- ▶ Le câblage correspond-il aux diagrammes des circuits,
- ▶ Le système bp308 a-t-il été réglé sur le bon type d'alimentation/d'onduleur,



▲ Fig. 56

Une unité CLK démarrée correctement connectée au bus CAN.



▲ Fig. 57

Exemple d'un adaptateur USB IXXAT vers CAN utilisé pour la configuration de composants CAN.

- ▶ L'interface DCP a-t-elle été activée sur le système bp308 et sur l'onduleur,
- ▶ Les deux unités (commande et entraînement) ont-elles été réglées sur le même protocole (DCP3/DCP4+),
- ▶ Y a-t-il des défaillances à l'heure actuelle.

8.7 Premier trajet avec commandes de secours

Les commandes d'urgence sont utilisées pour déplacer l'ascenseur pendant les travaux d'installation et de maintenance.

AVERTISSEMENT!

Faites attention aux instructions de sécurité de la section 2.2 « Informations relatives à la sécurité ». Pour votre sécurité personnelle, il est important que les interrupteurs des commandes de secours, de contrôle d'inspection et d'arrêt d'urgence ainsi que les boutons haut et bas aient été connectés au circuit de sécurité, comme il est indiqué dans le diagramme de câblage.

Les contacts d'arrêt d'urgence, de porte, et de verrouillage ne doivent pas être raccordés!

Cela assure que toute interruption d'un contact, soit d'arrêt d'urgence, de porte ou de verrouillage, interrompe l'ascenseur immédiatement.

Si l'interrupteur des commandes de secours est allumé, les bornes X5.15 et X12.102 doivent être hors-tension et la borne X7.101 sous tension

Les interrupteurs de correction S71 et S72 doivent être montés au bon point de décélération au dernier étage et doivent se manipuler de manière fiable.

Si l'un ou l'autre des interrupteurs haut et bas des commandes de secours est activé, les contacts du circuit de sécurité doivent soit être fermés, soit raccordés par l'interrupteur des commandes de l'ascenseur.

Les demandes de trajet sont contrôlées et surveillées par le système de contrôle bp308.

Si une cellule photoélectrique est intégrée, la borne X7.53 (porte B : X7.56) doit être sous tension.

La touche de commande (interrupteur de commandes de secours) est située au sein de la porte de l'armoire de commande dans la salle des machines (voir DIN EN 81, partie 1, 14.2.1.4).



INFO!

Lors du premier trajet avec commandes de secours, vérifiez dans **DIAGNOSTICS > SIGNAUX > SIGNAUX DE LA CAGE** si la vitesse



indiquée correspond à la vitesse présentée sur l'onduleur. Si les vitesses ne sont pas les mêmes, vérifiez les facteurs de conversion des deux systèmes.



INFO!

Si l'unité de contrôle d'inspection est allumée, elle prévaut sur l'unité de commandes d'urgence (voir DIN EN 81, partie 1, 14.2.1.3 et 14.2.1.4).

Si l'unité de commande a été fabriquée par BÖHNKE + PARTNER GmbH, on donne également la priorité au contrôle d'inspection lorsque la cabine ou la porte ne peuvent plus être déplacées, lorsque le contrôle d'inspection est allumé et les commandes de secours également, et vice versa.

Les fonctions de commande de secours sont globalement les mêmes que celles des contrôles d'inspection, mais les dispositifs de sécurité suivants ont été raccordés:

- ▶ Contrôleur d'accélération,
- ▶ Contacts amortisseurs,
- ▶ Interrupteurs de fin de course de secours,
- ▶ Contacts des équipements de sécurité, et
- ▶ Interrupteur de pression minimale pour les ascenseurs hydrauliques

La cabine peut être contrôlée à partir des interrupteurs de fin de course, si le contrôle d'inspection est hors tension mais que les commandes de secours sont allumées

Éteindre les commandes de secours supprime tous les appels existants et désactive les boutons poussoirs pour appels de cabine, appels de palier, et fonctions de commande supérieures

Si l'unité de commande n'est pas équipée d'un encodeur absolu, il sera nécessaire d'effectuer un trajet de correction dès que vous aurez repris la marche normale. Entrez un appel à cette fin.

8.8 Premier trajet avec contrôles d'inspection

Les contrôles d'inspection sont utilisés pour déplacer l'ascenseur lors des travaux d'installation et de maintenance.



AVERTISSEMENT!

Prêtez attention aux instructions de sécurité à la section 2.

Pour votre sécurité personnelle, il est important que les interrupteurs des commandes de secours, de contrôle d'inspection et d'arrêt d'urgence ainsi que les boutons haut et bas aient été connectés au circuit de sécurité, comme il est indiqué dans le diagramme de câblage

Les contacts d'arrêt d'urgence, de porte, et de verrouillage ne doivent pas être raccordés!

Cela assure que toute interruption d'un contact, soit d'arrêt d'urgence, de porte ou de verrouillage, interrompe l'ascenseur immédiatement.

Si l'interrupteur de contrôle d'inspection est allumé, les terminaux X5.15, X7.101 et X12.102 doivent être hors-tension.

Les interrupteurs de correction S71 et S72 doivent être montés au bon point de décélération au dernier étage et doivent se manipuler de manière fiable.

Si l'un ou l'autre des interrupteurs « haut » et « bas » des commandes de secours est activé, les contacts du circuit de sécurité doivent être fermés.

Les demandes de trajet sont contrôlées et surveillées par le système de contrôle bp308. Tous les dispositifs du circuit de sécurité demeurent opérationnels. Si l'un des contacts du circuit de sécurité est interrompu, l'ascenseur est mis hors-tension immédiatement. Si une cellule photoélectrique est intégrée, la borne X7.53 (porte B : X7.56) doit être sous tension.

L'unité de contrôle d'inspection est située sur le toit de la cabine. Allumer l'unité de contrôle d'inspection désactive les fonctions automatiques des portes ainsi que la marche automatique de l'ascenseur. Les mouvements de la cabine et des portes ne peuvent se faire qu'en activant les boutons de contrôle de l'unité de contrôle d'inspection (circuit automatique) en l'absence des fonctions de commande de secours (soit éteintes, soit non installées). De plus, l'activation d'un bouton d'arrêt, qui ne peut être remis en position de départ qu'en le tournant, peut provoquer un arrêt d'urgence. Les interrupteurs de fin de course empêchent la cabine de dépasser le dernier étage.

INFO!

Si l'unité de contrôle d'inspection est allumée, elle prévaut sur l'unité de commandes d'urgence (voir DIN EN 81, partie 1, 14.2.1.3 et 14.2.1.4)

Si l'unité de commande a été fabriquée par BÖHNKE + PARTNER GmbH, on donne également la priorité au contrôle d'inspection lorsque la cabine ou la porte ne peuvent plus être déplacées, lorsque le contrôle d'inspection est allumé et les commandes de secours également, et vice versa.

Éteindre les commandes de secours supprime tous les appels existants et désactive les boutons poussoirs pour appels de cabine, appels de palier, et fonctions de commande supérieures.

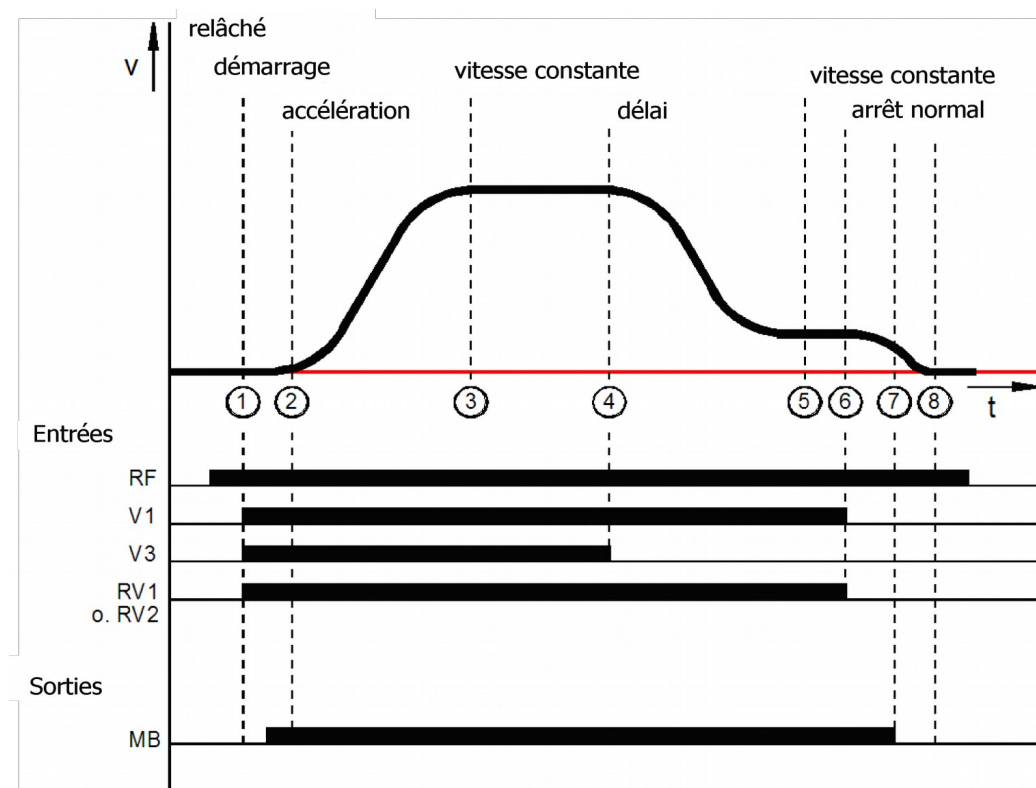
Tous les dispositifs du circuit de sécurité demeurent opérationnels (DIN EN 81, partie 1, 14.2.1.3).



Une fois le système de l'ascenseur remis en marche normale, vous pouvez passer un appel afin de déclencher un trajet de correction pour le compteur de paliers. Les unités de commande équipées d'un encodeur absolu ne nécessitent pas de trajet de correction.

8.9 Séquence d'un trajet encadré à deux vitesses

(Résumé)



▲ Fig. 58

RMV-01 contrôle l'onduleur lors d'un trajet normal.

Après avoir allumé le contacteur principal et libéré l'onduleur, l'unité de commande sélectionne l'onduleur en réglant la direction du trajet, la vitesse $V3$ et le signal de départ. L'onduleur maintient le moteur au régime ralenti de $n=0$ tours par minute et envoie le signal MB à l'unité de commande (1 à 2) via la borne 31, qui ouvre le frein électromagnétique. Après avoir allumé les freins par le biais du relais K4 de l'unité de commande, le moteur accélère jusqu'à avoir atteint la vitesse $V3$ (2 à 3). Le trajet subséquent se déroule à vitesse constante (3 à 4) jusqu'à ce que la vitesse $V3=0$ soit annulée. Le moteur ralentit jusqu'à atteindre sa vitesse de positionnement $V1$ (4 à 5). Après une courte distance, la vitesse $V1=0$ n'est plus sélectionnée (5 à 6) et le moteur décélère encore (6 à 7). Dès que le moteur est à l'arrêt, l'onduleur referme le frein électromagnétique MB (7 à 8). Les contacteurs principaux sont éteints après un délai temporel à l'aide du signal RF.



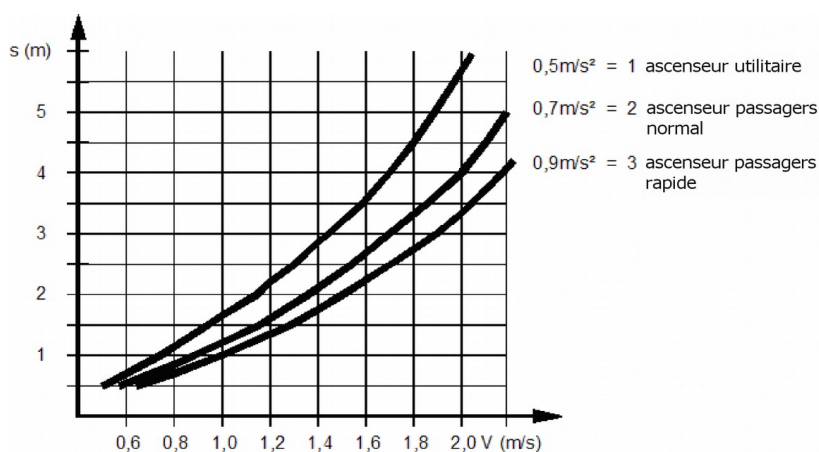
INFO!

- Le frein de blocage électromagnétique doit être éteint et rallumé sans délai pendant le relais MB afin d'assurer que l'onduleur démarre et s'arrête sans à-coups.
- Les contacteurs principaux du moteur doivent être allumés et éteints sans délais par le biais du relais RB pour assurer des démarrages et arrêts sans à-coups.
- Si le relais de panne collectif de l'onduleur se déloge à cause d'une panne, l'unité de commande doit assurer que le frein mécanique et que le contacteur principal du moteur soient immédiatement mis hors-tension. La sortie du relais de panne collectif de l'onduleur est connectée à la borne 34 de l'unité de commande.
- Tout comme le contacteur principal de l'onduleur, le contacteur principal de l'unité de commande doit être ouvert ou fermé sans délai. C'est là la seule manière de surveiller la température excessive du hacheur de freinage et de déconnecter l'onduleur du secteur si nécessaire.

8.9.1 Points de déconnexion pour haute vitesse de déplacement (V3)

La distance de décélération provient du diagramme. Les valeurs indiquées ne sont valides que si les arrondissements définis en usine $R\_NEG1=60\%$ et $R\_NEG2=90\%$ restent inchangés. De plus, on considère que l'unité de commande indique les points de déconnexion à l'onduleur sans délai.

Les valeurs indiquées ne sont que des repères et doivent être adaptées à vos besoins individuels sur site.



V	dis. de freinage 1	dis. de freinage 2	dis. de freinage 3
0,8	1,18	0,90	0,70
1,2	2,25	1,73	1,41
1,6	3,60	2,70	2,36
2,0	5,40	4,10	3,40

▲ Fig. 59

Diagramme et tableau de distances de décélération

RECOMMANDATION

Le point de déconnexion doit – si possible – être réglé sur une valeur plus haute que la distance de décélération déterminée afin de créer un levier pour l'optimisation du comportement de la courbe de vitesse.

Pour s'assurer que les distances parcourues à vitesse V_0 soient aussi égales et courtes que possibles, les points de déconnexion doivent être réglés avec une précision de $\pm 1\text{cm}$.

Les points de déconnexion pour la vitesse V_2 doivent être réglés avec une précision de $\pm 1\text{mm}$, selon le réglage de V_0 avant d'atteindre le niveau de remise à l'horizontale.



8.10 Séquence d'un trajet direct avec DCP

Avec les protocoles DCP3, l'unité de commande et l'onduleur n'échangent consécutivement que des signaux qui passeraient par les bornes en cas de sélection. La courbe de vitesse correspond à un trajet normal, tel qu'il est décrit dans la section précédente.

Dans le cadre des protocoles DCP4 ou CANopen, l'unité de commande transmet cycliquement à l'onduleur, en plus des signaux de commande, la distance restante jusqu'au palier suivant, lui permettant ainsi de calculer la courbe de vitesse idéal et de faire que la cabine approche le palier directement.

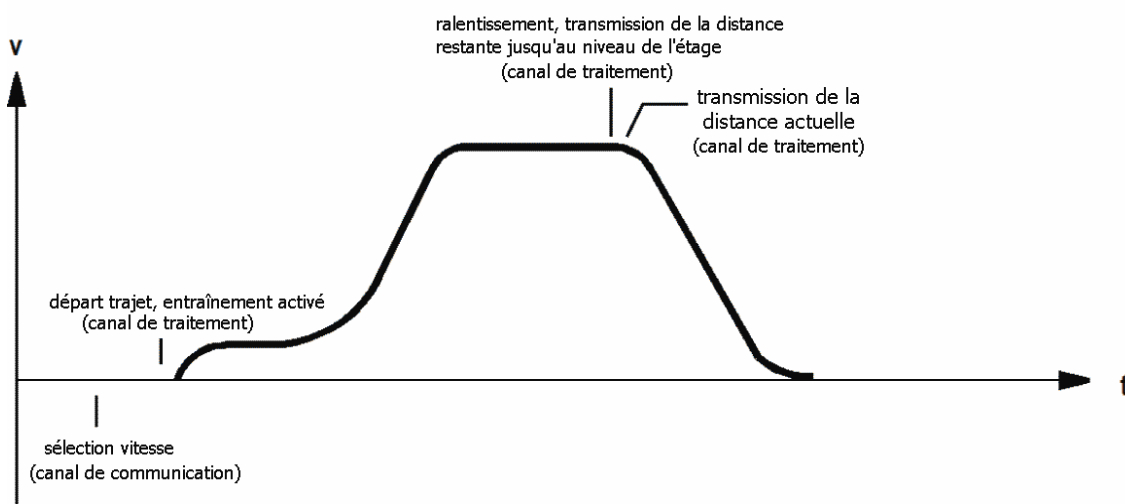


Fig. 60

Courbe de vitesse d'un trajet avec approche du palier directe

8.11 Mise en service du système de sélection d'étages

Dès qu'il sera possible d'effectuer des trajets avec le contrôle d'inspection, les émetteurs du système de sélection d'étages pourront être montés et installés. Il peut s'agir d'interrupteurs magnétiques, d'encodeurs absolus à arbre rotatif (AWG-05) ou de systèmes de codeurs linéaires tels que des systèmes de positionnement par laser ou des USP.

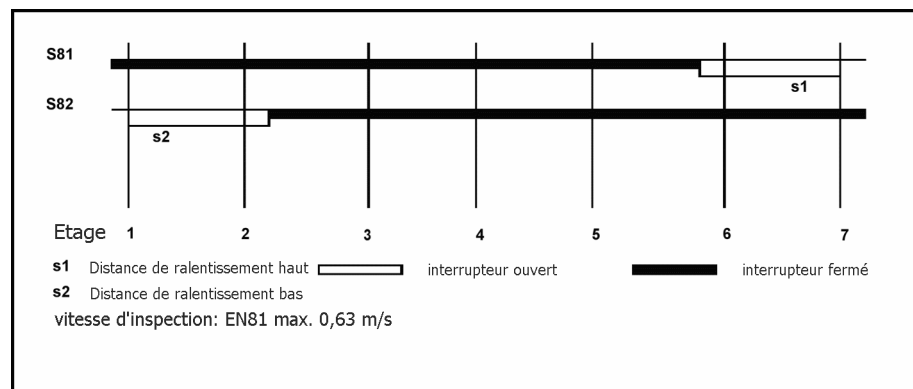
8.11.1 Installation des commutateurs de décélération



ATTENTION!

Pour votre sécurité personnelle, assurez vous que l'interrupteur ON-OFF d'inspection ainsi que les boutons HAUT-BAS et ARRÊT D'URGENCE aient bien été reliés au circuit de sécurité conformément au diagramme de circuit.

Pour décélérer lors du premier trajet même si le codeur absolu n'a pas encore été installé, installez d'abord les interrupteurs de décélération S81 et S82 pour commande de secours et contrôle d'inspection, au dernier étage, en les plaçant aux points de décélération corrects de la cage d'ascenseur, et assurez-vous qu'ils fonctionnent correctement.



▲ Fig. 61

Diagramme d'impulsions des interrupteurs de décélération

La décélération est initiée lorsque les interrupteurs dans la direction du trajet s'ouvrent en conséquence. L'interrupteur de décélération S81 s'ouvre et commence la décélération pour le dernier palier. L'in-

Veillez utiliser le menu de service pour configurer les éléments suivants:

- Faites défiler ce sous-menu jusqu'à atteindre **ACTIVER LE MODE ASSEMBLAGE** et sélectionnez **ON**. Faites défiler plus bas jusqu'à **MODE ASSEMBLAGE AVEC INTERRUPTEURS DE FIN DE COURSE (S81/S82)** et sélectionnez **ON**.

```

---  00 00 7 G1: =406
Fonction maintenance*
  Activer course      (P)
montage:
    éteint

```

Activer le trajet d'assemblage pour déplacer la cabine sans système de codeur.

Après avoir installé le système de transmission CAN (voir le manuel d'installation attaché), sélectionnez les préréglages suivants dans le menu de configuration du système bp308 :

suivi par :

- > PARAMÈTRE
- > SÉLECTEUR D'ÉTAGE
- > PARAMÈTRE APS1
- TYPE
- CODE SÉQUENCE

--- 00 00 † G1: =#06
27.5°C 12:17
1234567890123456
Message:
Trajet montage actif

Informations sur le trajet d'as-
semblage activé en aperçu
standard

Dans le menu de service, il faut sélectionner les réglages de base suivants:

- 107

Entrez les vitesses nominale et intermédiaire du système.

Rendez vous au menu: > RÉGLAGES

> CODAGE DE L'ARBRE

> PARAMÈTRE

> PROCÉDURES GÉNÉRALES

FOND DE FOSSE

TÊTE DE CAGE

HAUTEUR DE LA CABINE

Entrez une valeur approximative pour la profondeur du fond de fosse, c'est à dire la distance entre le palier inférieur et le fond de la cage d'ascenseur.

Cette valeur a été pré-réglée sur 1 m en usine et sert à obtenir la représentation la plus précise possible de la cage d'ascenseur.

8.11.3 Trajet de lecture avec encodeur absolu

Après avoir effectué tous ces réglages, vous pouvez initier le trajet de lecture conformément aux instructions suivantes. Pendant le trajet de lecture, les positions de remise à l'horizontale de chaque palier sont déterminées avec précision et conservées dans la mémoire du programme. A l'aide des données recueillies lors du trajet de lecture combinées aux paramètres réglés, le programme de commande calcule le sélecteur d'étage virtuel.



INFO!

Il est recommandé que deux personnes effectuent ce trajet de lecture ensemble. Il est de la plus haute importance que les positions de remise à l'horizontale soient approchées et déterminées avec une précision absolue, puisque le système de contrôle calcule les paramètres de palier à partir des valeurs lues.

Veuillez procéder comme suit:

1. Passez l'ascenseur en mode de fonctionnement INSPECTION.
2. Activez le menu CODAGE ABSOLU, puis TRAJET DE LECTURE (Il est possible de quitter le programme en appuyant sur le bouton Appel/Terminer à n'importe quel moment).
3. Faites aller l'ascenseur au rez-de-chaussée (palier 1), aussi proche que possible de la position de niveau horizontale, avec le bouton d'inspection. Pour un ascenseur à câble, on atteint cette position précise en relâchant les freins et en tournant le volant manuel.
4. Pour les ascenseurs hydrauliques, approchez de cette position précise au rez-de-chaussée à l'aide de la vanne de secours ou de la pompe manuelle.

5. Après avoir fait coïncider l'horizontalité de l'ascenseur avec le niveau du palier 1, activez soit le bouton OK de l'écran LCD ou le bouton d'appel de cabine du palier 1. Le bouton 1 s'allume pour indiquer que la position a été lue correctement.
6. Répétez cette procédure pour tous les autres paliers également.
7. Après avoir lu toutes les positions palières, vous pouvez remettre l'ascenseur en mode de fonctionnement normal.

Faites aller l'ascenseur à tous les paliers, dans les deux directions, et vérifiez que la cabine s'arrête au niveau du palier. Pour cela, utilisez le contrôle de niveau sous **DIAGNOSTICS > SIGNAUX DE CAGE > CONTROLE DES NIVEAUX**. Si L'ASCENSEUR NE S'ARRÊTE PAS À LA POSITION PRÉALABLEMENT MISE EN MÉMOIRE, VOUS POUVEZ AJUSTER LA DISTANCE DE DECELERATION V0 (DISTANCE D'ARRÊT) SOUS **DONCTIONS > UNITE D'ENTRAINEMENT..**

La plage de la zone de remise à niveau peut être ajustée indépendamment. Référez-vous également au menu de services **DELAIS > UNITE D'ENTRAINEMENT / DELAI DE REMISE A L'HORIZON-TALE**.

8.11.4 Vitesses de déplacement

Les vitesses de déplacement sont réglées dans le menu de service sous **REGLAGES > FONCTIONS → UNITE D'ENTRAINEMENT**. Abréviations des différentes appellations de vitesses :

VN = Vitesse de remise à niveau
 VI = Vitesse d'inspection
 VR = Vitesse de secours

V0 = Vitesse de mise à niveau
 V1..V7 Vitesses intermédiaires et rapide, selon le type d'entraînement sélectionné.

Les distances minimale et de freinage peuvent être recalculées lorsque l'on change de vitesse de déplacement. Celles-ci doivent être ajustées, si nécessaire.

INFO!

$V0 < V1 < V2 < V3 < V4 < V5 < V6 < V7!$

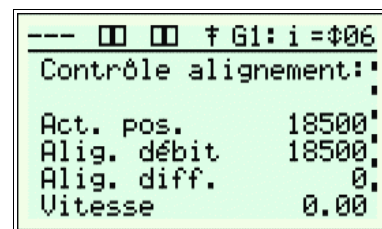


Fig. 64

Boîte de dialogue de vérification de niveau





INFO!

Pour les ascenseurs à régulation de vitesse, il vous faut respecter les instructions du fabricant du variateur de fréquence !

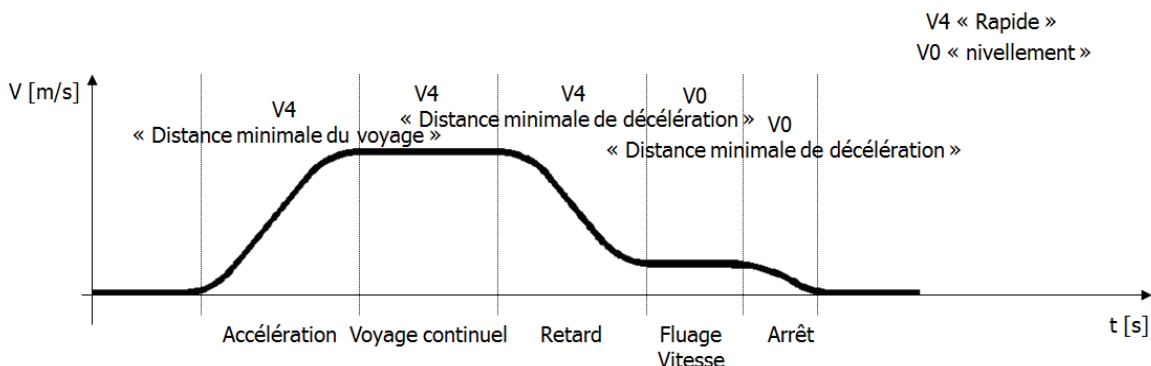


Fig. 70

Exemple d'une courbe de vitesse où on a sélectionné une connexion DCP-03 avec vitesse nominale V4.

Distance de décélération V1..7 = La décélération commence à l'approche du palier.

Distance de décélération VI = La décélération commence pendant

VR = La décélération s'effectue avec les commandes de secours (si supporté séparément par l'unité d'entraînement).

Distance de décélération V0 (distance d'arrêt) = Point de déconnexion

Remise à niveau vers le bas = Remise à niveau horizontale

Remise à niveau vers le haut = Remise à niveau horizontale

Zone de palier bas = Contrôle de niveau à l'arrêt de la cabine

Zone de palier haut = Contrôle de niveau à l'arrêt de la cabine

Zone bas = Seuil de commutation pour que les portes commencent à s'ouvrir lorsque la cabine ralentit à l'approche du palier

Zone haut = Seuil de commutation pour que les portes commencent à s'ouvrir lorsque la cabine ralentit à l'approche du fond de fosse

- Fond de fosse (fin de course inférieur)

Le standard est d'1 m.. Il peut être adapté à la valeur réelle afin de calibrer la cage avec des valeurs effectives. Il définit également la portée de l'émetteur.

- Tête de la cage (fin de course supérieure)
Le standard est d'1,5 m. Il peut être adapté à la valeur réelle afin de calibrer la cage avec des valeurs effectives. Il définit également la portée de l'émetteur
- Position de la cabine
Cette valeur est nécessaire pour aller en position de maintenance. Elle doit être sélectionnée afin que l'ingénieur sur le terrain puisse accéder facilement au toit de la cabine

8.11.5 Décélération à l'aide de S81/S82 en marche normale aux derniers étages

Certains opérateurs nécessitent un dispositif de sécurité supplémentaires pour les paliers inférieur et supérieur. Celui-ci assure que l'ascenseur passe à la vitesse de mise à niveau (V0) avant d'atteindre le dernier palier. Cette option est fournie en opérant les commutateurs de décélération S81 et S82.

AVERTISSEMENT!

Il est essentiel pour cette application que les commutateurs de décélération S81 et S82 soient montés aux points de décélération et fonctionnent parfaitement.



La décélération d'un trajet à vitesse maximale doit s'effectuer à ces points de décélération et la position du niveau des derniers paliers ne doit pas être dépassée.

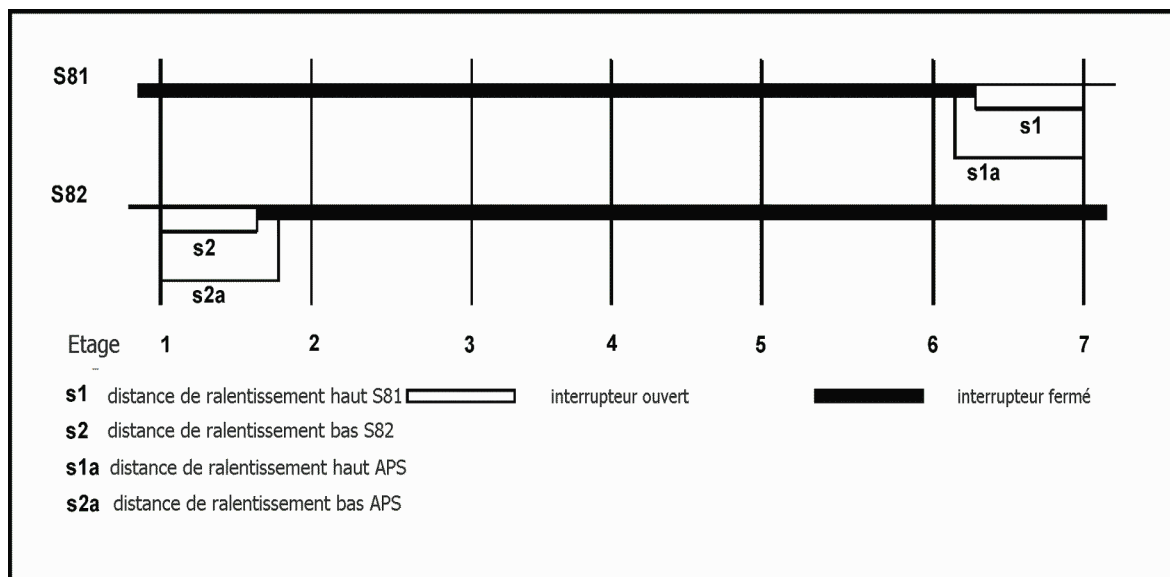
La décélération est initiée lorsque les commutateurs de la direction du trajet s'ouvrent en conséquence.

Le commutateur de décélération S81 est lié aux trajets vers le haut et s'ouvre pour faire passer l'ascenseur à une vitesse faible (V0) avant d'atteindre le dernier palier.

Le commutateur de décélération S82 est lié aux trajets vers le bas et s'ouvre pour faire passer l'ascenseur à une vitesse faible (V0) avant d'atteindre le rez-de-chaussée.

Réglages dans le menu de configuration:

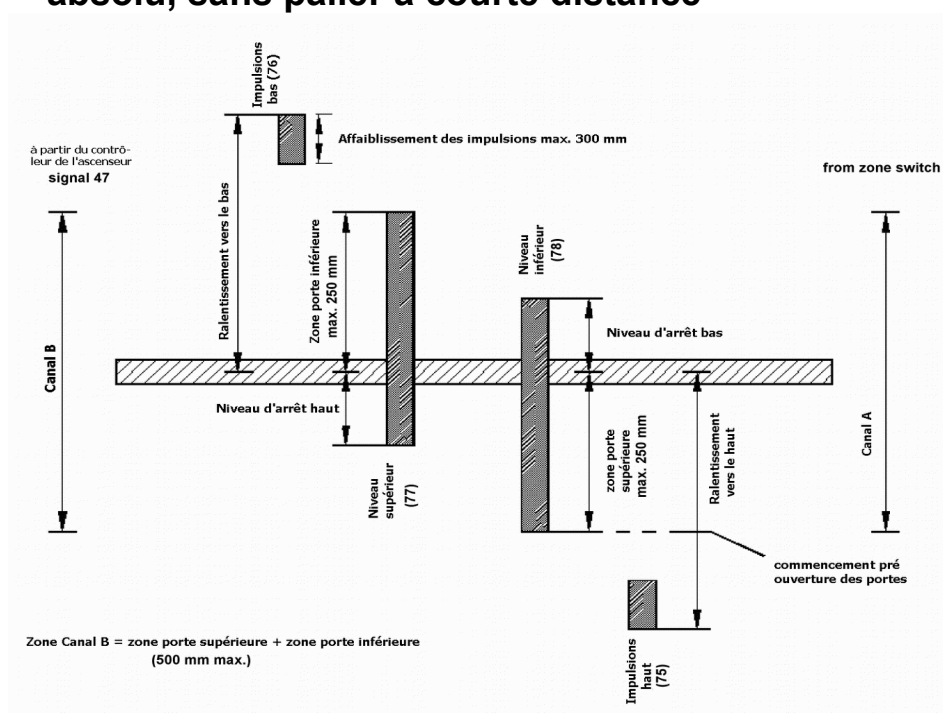
- > FONCTIONS
- > SÉLECTEUR D'ÉTAGE
- > DÉCÉLÉRATION (S81/82)
- ON



▲ Fig. 65

Diagramme d'impulsions avec commutateurs magnétiques et AWG-05

8.11.6 Diagrammes d'impulsions du codeur absolu, sans palier à courte distance



▲ Fig. 66

Diagramme d'impulsions présentant les distances de décélération dans la zone de remise à l'horizontale

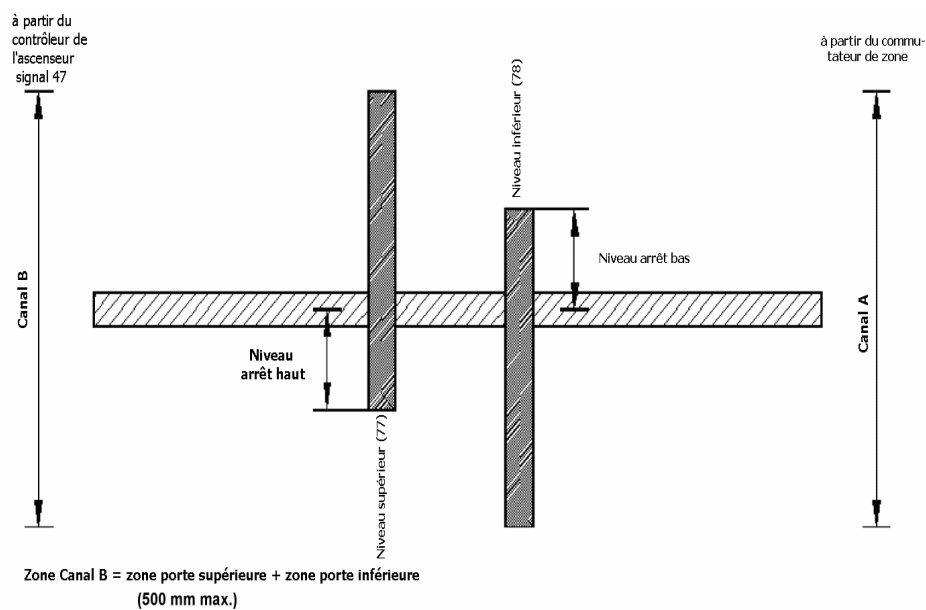


Fig. 67

Diagramme d'impulsion présentant les zones dans l'aire de remise à l'horizontale

8.11.7 Diagrammes d'impulsions de l'encodeur absolu avec palier à courte distance

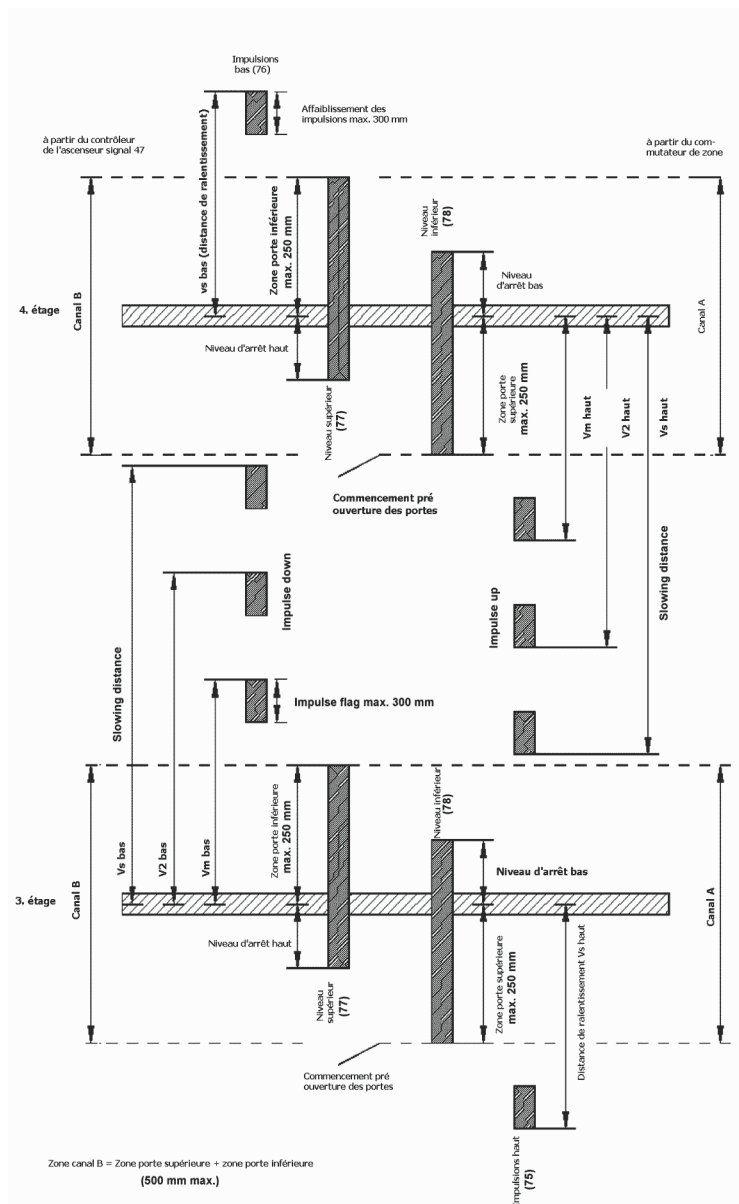


Fig. 68

Diagramme d'impulsions 3, distances de décélération et zone de remise à l'horizontale

8.12 Premier trajet avec commandes de marche normale

AVERTISSEMENT!

Pour votre sécurité personnelle, effectuez les vérifications de sécurité sur chacun de ces éléments

Suivez également les instructions de sécurité de la section 2 « Informations de sécurité ».



Avez-vous suivi tous les éléments des listes de vérification précédentes (voir section 8.4 et suivantes)? Oui ☐

L'écran LCD du système bp308 est-il absent de tout affichage de pannes? Oui ☐

Les commandes d'inspection et de secours fonctionnent-elles comme il est décrit dans les sections 8.7 et 8.8. Oui ☐

Les interrupteurs de limite de secours ont-ils été montés, mis en service, et leurs fonctions ont-elles été vérifiées. Oui ☐

Les interrupteurs de secours ont-ils été montés, mis en service, et leurs fonctions ont-elles été vérifiées. Oui ☐

Les amortisseurs ont-ils été montés et leurs fonctions ont-elles été vérifiées. Oui ☐

Les aimants de commutation de la cage ont-ils été installés conformément au diagramme d'impulsion. Oui ☐

Les aimants de commutation de la cage ont-ils été installés conformément au diagramme d'impulsion. Oui ☐

Les commutateurs de correction ont-ils été montés et mis en service conformément à la distance de décélération et leurs fonctions ont-elles été vérifiées. Oui ☐

Le trajet de lecture pour l'encodeur absolu AWG-05 a-t-il été exécuté comme décrit (section 8.11.3) Oui ☐

Le trajet de lecture pour l'unité d'entraînement a-t-il été exécuté conformément aux instructions du fabricant. Oui ☐

En cas de connexion DCP à l'onduleur, le trajet de lecture a-t-il été exécuté suivant les paramètres DCP conformément à la description (section 8.6.4) Oui ☐

Les points de début de décélération ont-ils été ajustés de façon à permettre une décélération correcte jusqu'au point d'arrêt. Oui ☐

Il y a-t-il assez d'espace entre les dents de couplage de portes montées aux portes de la cabine traversant les rouleaux de couplage de portes montés aux portes palières. Oui ☐

Si vous avez répondu « Oui » à toutes les questions, vous pouvez continuer.

Maintenez les portes fermées, voir menu de maintenance. ☐

Mettez les commandes de palier hors-tension. ☐

A l'aide des contrôles d'inspection ou de secours, déplacez la cabine jusqu'à la position d'affleurement du palier supérieur ou inférieur. ☐

Après être revenu en mode de fonctionnement normal (contrôles d'inspection et de secours éteints), l'écran LCD affiche la position du palier supérieur ou inférieur. ☐

Lancez l'ascenseur à partir de la salle des machines à l'aide du bouton d'appel haut ou bas pour vérifier que le trajet dans la cage s'effectue sans obstacles. ☐

- Vérifiez les impulsions envoyées du sélecteur de palier dans DIAGNOSTICS → SIGNAUX DE CAGE. □
- Vérifiez les signaux d'entrée et de sortie dans le menu DIAGNOSTICS > SIGNAUX □
- Après le premier trajet correct, vérifiez la position d'affleurement, les points de démarrage du freinage et – pour les ascenseurs à régulation de vitesse – les paramètres de contrôle de vitesse, et optimisez les, si nécessaire. □
- Ensuite, vérifiez la procédure de déplacement en entrant des commandes sur le panneau d'opération de la cabine. □
- A présent, activez les commandes de palier et vérifiez la procédure de déplacement en entrant des appels de paliers à chaque étage vers le haut et vers le bas. □
- Vérifiez les signaux de palier, les signaux indiquant les éléments hors service, et l'indicateur de direction. □
- Vérifiez la cellule photoélectrique, le limiteur de force de fermeture, l'alarme d'urgence. □
- A présent, continuez à optimiser le comportement de déplacement.

8.13 Optimisation du comportement de déplacement

Après avoir exécuté le premier trajet normal avec succès, continuez à optimiser le comportement de déplacement.

8.14 Mise en service du système d'appels d'urgence

Conformément à la norme EN 81 28, tout ascenseur se doit de comporter un système d'appels d'urgence relié à une station de service ouverte 24H/24. Après avoir câblé l'unité d'appels d'urgence tels qu'il est indiqué dans la section Fehler: Referenz nicht gefunden effectuez la mise en service conformément aux instructions fournies et vérifiez ses fonctions en passant des appels tests.

8.15 Mise en service du système d'appels d'urgence

Si vous mettez en service une batterie d'ascenseurs, assurez vous d'abord du bon fonctionnement de chaque ascenseur individuel, puis reliez-les à la batterie à l'aide des prises d'interconnexion. Vérifiez que les paramètres de la batterie soient ajustés correctement et allumez les commandes de palier pour vérifier que les appels de palier arrivent à chaque ascenseur de la batterie en parallèle.

Puis, éteignez les commandes de palier de tous les ascenseurs. Les appels de paliers ne doivent plus être acceptés. A présent, l'un après l'autre, rallumez les commandes de palier un ascenseur à la fois et vérifiez les fonctions des commandes de palier de chaque ascenseur.

8.16 Mise en service des diagnostics de données à distance

Comme il est décrit à la section 8.16 des diagnostics de données à distance peuvent être effectués à l'aide de différents types de réseaux. Si le câblage a été effectué conformément aux diagrammes de circuits fournis, vous pouvez établir la connexion.

INFO!

Pour mettre notre logiciel WinMOS®300, en service correctement, veuillez suivre les spécifications et instructions du manuel WinMOS®300.

Ayez conscience que vous pourriez involontairement mettre l'ascenseur hors-tension en entrant des paramètres incorrects (par exemple régler la valeur de contrôle de fonctionnement trop bas).

Si vous voulez connecter un modem parallèle à système d'appels d'urgence à une connexion téléphonique mutuelle, demandez en d'abord l'autorisation à BÖHNKE + PARTNER.

Bien que WinMOS®300 offre des options pour la fonction de préposé aux ascenseurs, cela ne libère en rien les utilisateurs de leur devoir de s'assurer sur le site que les dispositifs de sécurité de chaque ascenseur ne soient pas volontairement désactivés ou détruits (par exemple l'arrêt d'urgence et le système d'appels d'urgence).

Les mises à jour logicielles de l'unité de commande ou des fonctions ou composants essentiels aux fonctions de l'ascenseur ne peuvent être effectuées que si elles sont vérifiées par un personnel qualifié sur le site.



8.16.1 Mise en service d'un modem

Si on utilise un modem analogique pour les diagnostics de données à distance et qu'il doit correspondre à la norme V.250, les paramètres de communication peuvent être entrés après avoir terminé le câblage. Cela inclut principalement l'interface (modem interne ou port de communication de données), le protocole RDT 300 (DFÜ300), et le numéro de téléphone à appeler en cas de panne ou d'urgence. Vous devez également indiquer à quel moment envoyer un retour

d'informations au centre de services : en cas de défaillances de tout type, de pannes uniquement, ou au cas où aucun problème ne s'est présenté.

8.16.2 Mise en service d'un accès réseau

Si les diagnostics de données à distance doivent être effectués par le biais d'un accès réseau, il vous faut régler les paramètres suivants:

- ▶ Adresse IP : z. B. 192.168.0.119
- ▶ Masque de sous-réseau : z. B. 255.255.255.0
- ▶ Passerelle: par ex. 192.168.0.2
- ▶ Port: e.g. 8000 (pré-configuration)



INFO!

L'adresse IP, le masque de sous-réseau et la passerelle vous sont fournis par l'administrateur réseau. Les ports 8000 et 9000 doivent être disponibles sur le réseau. Le protocole TCP/IP est utilisé.

Pour de plus amples instructions sur les diagnostics de données à distance, veuillez vous référer au manuel actuel de WinMOS®300.

8.17 Achèvement de la mise en service

Il est recommandé de conserver une copie papier de la configuration actuelle avec les documents techniques du système une fois que la mise en service a été achevée. Utilisez WinMOS®300 pour lire les paramètres système et conservez la copie papier avec les documents techniques. Si vous n'avez pas accès à WinMOS®300, inscrivez les paramètres dans la copie papier du menu de configuration et du menu de service, qui est fournie.

Les messages d'erreur stockés dans la mémoire et dans la liste de pannes lors de la mise en service ainsi que la mémoire de maintenance peuvent être supprimés.

Si des tiers (par exemple concierge) ont accès au système, veuillez en protéger l'accès aux menus en assignant un code de configuration et de service.

9 Dépannage

Grâce à la structure numérique des systèmes de contrôle, on peut voir s'afficher de façon concise un grand nombre de causes possibles de défaillances. On trouve généralement la cause en question à l'aide de ces messages/défaillances dans le relevé des événements ou dans la liste des défaillances. Si l'ascenseur a été éteint en raison d'une défaillance, l'arrière-plan de l'écran LCD se met à clignoter et l'abréviation "BLQ" (bloqué) s'affiche. Pour en savoir plus sur la cause exacte de la défaillance, veuillez vous référer au relevé des événements ou à la liste des défaillances. Après avoir éliminé la raison de cette défaillance, faites disparaître la fenêtre en appuyant sur le bouton Appel/Terminer et répondez à l'information à l'aide de la touche OK ou en coupant promptement la tension opérationnelle.

9.1 Procédés de surveillance

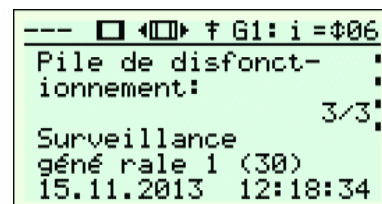
Les logiciels du système bp208 surveillent de nombreux signaux de façon à déterminer leurs caractéristiques temporelles ou comportement. Si des divergences se produisent, le message d'erreur correspondant est stocké dans le relevé des événements et horodaté. On peut ensuite accéder au nombre de fois que cette erreur s'est produite dans la liste des défaillances.

Si le délai de contrôle ou de surveillance (par exemple surveillance du démarrage, du fonctionnement, de la décélération) est dépassé, l'ascenseur s'arrête et toutes les commandes de voyage sont annulées. Si les dispositifs d'avertissement répondent, l'ascenseur s'arrête au palier suivant et se bloque. Les dispositifs d'avertissement sont, par exemple, le commutateur de surcharge du moteur, le commutateur de pression et le commutateur de surchauffe du système hydraulique.

Si le circuit de sécurité répond, le mouvement est interrompu et toutes les commandes de mouvement supprimées.

Le contrôle de verrouillage des portes répond au bout de trois essais. La surveillance du verrouillage des portes, s'il répond, provoque également la suppression des commandes de voyage.

La position horizontale de la cabine est surveillée à l'aide du codeur absolu ou de détecteurs de niveau. Si la cabine à l'arrêt n'est pas à l'horizontale, elle est remise à niveau, si nécessaire avec les portes ouvertes grâce au circuit de sécurité SMZ-04 qui passe outre les contacts de porte et de verrouillage.



▲ Fig. 69

Un élément du relevé des erreurs dans la liste de défaillances qui bloquait l'ascenseur.

- ▶ **Thermistance PTC**
Bornes BTC/PTC, il est possible de surveiller toute thermistance de température positive.
- ▶ **Borne de surcharge 20**
Bornes 100/20. Courant de surcharge maximum 2,2 A.
- ▶ **Tension excessive dans le système**
Bornes 100/20/PE. Pour les connexions, voir STM-02.
- ▶ **Surveillance du fonctionnement**
Surveille le démarrage, les phases de mouvement à haute vitesse et à basse vitesse. Fait référence au menu "délais de surveillance".
- ▶ **Libération du contacteur (33)**
La libération du contacteur d'entraînement est vérifiée avant le démarrage.
- ▶ **Relâchement des freins (35)**
Le relâchement des freins est vérifié par contacts avant le démarrage.
- ▶ **Vérification des portes et verrous**
Surveille la fermeture du circuit de sécurité avant le démarrage. Fait référence au menu "délais de surveillance".
- ▶ **Circuit de sécurité**
Surveille les signaux d'entrée et de sortie de la zone SMZ-04 intégrée.
- ▶ **Commandes de vitesse / LRV (34)**
Surveille les sorties défaillantes du variateur de fréquence.
- ▶ **Relâchement / activation des freins (31)**
Vérifie les sorties de "freinage mécanique" du variateur de fréquence.
- ▶ **Impulsions/ position ou correction du niveau (71-78)**
Vérifie la plausibilité des signaux de la cage s'il n'y a pas de codeur absolu en utilisation.
- ▶ **Remise à niveau (sans codeur absolu, 73-74 / 77-78)**
Effectue la vérification 20 fois et 20 secondes par direction de mouvement et par palier.
- ▶ **Circuit de sécurité (bornes X5: 9, 15, 16, 17-18, 19)**
Vérifie les arrêts et mouvements de l'ascenseur.
- ▶ **Signal de correction/codeur absolu (71-72, CANopen)**
Vérifie la plausibilité des signaux de la cage.
- ▶ **Blocage**
Certaines fonctions de vérification peuvent avoir été paramétrées à l'aide de l'option de blocage (l'ascenseur sera bloqué si un message d'erreur est reçu).

CONSEILS SUR LES FONCTIONS DE VERIFICATION!

Les fonctions de vérification sont affichées directement au sein du menu DIAGNOSTICS → DEFAILLANCES. Elles sont enregistrées et stockées dans le relevé des événements et dans la liste des défaillances.



9.2 Informations sur les défaillances

Les défaillances atteignent les fonctions de contrôle de l'ascenseur de telle sorte que son fonctionnement correct ne soit plus possible. Tous les événements actuels ayant eu pour conséquence une défaillance de l'ascenseur sont affichés, par exemple:

- ▶ Le contrôleur de vitesse a répondu
- ▶ La thermistance PTC du moteur d'entraînement et/ou de l'unité hydraulique a répondu.
- ▶ Vérification du délai de démarrage, vérification du mouvement, vérification de la décélération,
- ▶ Contrôle des freins, contrôle des contacteurs,
- ▶ Défaillance du sélecteur d'étage,
- ▶ Défaillance du variateur de fréquence,
- ▶ Commande d'ouverture/fermeture des portes,
- ▶ Circuits de sécurité.

Si une défaillance se produit, elle est enregistrée dans le relevé des événements et dans la liste des défaillances. Pour autant que le système soit connecté à un système de diagnostics à distance Win-MOS®300, on peut initier un rappel en cas de défaillance. Une panne critique peut aboutir sur un arrêt du système. Après avoir éliminé la panne, vous pouvez débloquent le système. Le déblocage s'effectue en appuyant sur le bouton Appel/Terminer et en répondant aux informations à l'aide du bouton OK, ou en coupant rapidement la tension opérationnelle.

Les défaillances sérieuses ne peuvent être réinitialisées en coupant la tension opérationnelle.

Les défaillances moins importantes, telles que par exemple les pannes de verrouillage, peuvent être surmontées en passant simplement un nouvel appel.

9.3 Rapports de défaillances

Tous les systèmes bp308 ont été préparés aux diagnostics à distance. Le système de contrôle bp308 est équipé d'une connexion en réseau local pour attacher l'unité de commande à un Intranet ou à l'Internet. Si l'unité doit être connectée par le biais du téléphone, un modem analogique peut être connecté à l'interface USB-A.

Il existe des passerelles conformes à la norme LONmark, des serveurs OCP, ainsi qu'une passerelle par Profibus pour se connecter au système d'automatisation du bâtiment.

Si la fonction de rappel des rapports de défaillances a été activée dans le menu de configuration, toute défaillance sera rapportée au centre de services avec mention du type de défaillance, de la date, et de l'heure.

Pour plus d'informations au sujet des diagnostics à distance, veuillez vous reporter au manuel WinMOS®300 ou vous rendre sur www.WinMOS.de.

```

---  [ ] [ ] f G1: i = $06
Pile de disfonct-
ionnement:
3/3
Surveillance
générale 1 (30)
15.11.2013 12:18:34

```

▲ Fig. 70

Entrée dans la liste de défaillances.

```

---  [ ] [ ] f G1: i = $06
Pile de disfonctio.:
Phy. étage 6
Log. étage 6
Act. pos. 18500 mm
Aligné. 0 mm
Vitesse 0 mm/s

```

▲ Fig. 71

Détails supplémentaires sur un élément du relevé des erreurs.

9.4 Liste de défaillances

La liste de défaillances conserve les dernières 128 défaillances horodatées, par ordre chronologique. Une routine d'affichage vous permet d'afficher les messages d'erreur en texte brut sur l'écran LCD, avec:

- ▶ La date,
- ▶ L'heure,
- ▶ La défaillance,
- ▶ Et le nom de l'étage et de l'étage enregistré, en cas de défaillances liées au palier.

Vous pouvez ouvrir une entrée de défaillance à l'aide du bouton "Droit". Cela vous indique la position, la vitesse, ainsi qu'une sélection de signaux importants s'étant produits au moment de l'événement. Cela vous permet de reconstruire l'histoire des défaillances les plus récentes.

Cliquez sur "OK" pour effacer la liste et répondre à la question de sécurité. Afin de créer un protocole astringent, nous vous recommandons de n'effacer le relevé des événements qu'après avoir transféré les entrées au centre WinMOS®300.

9.5 Liste de défaillances

La liste de défaillances conserve la fréquence d'occurrence des défaillances enregistrées, indiquant:

- ▶ La défaillance,
- ▶ La fréquence,
- ▶ L'étage, si la défaillance y est rattachée

Une routine d'affichage vous permet d'afficher les messages d'erreur en texte brut sur l'écran LCD,

Cliquez sur "OK" pour effacer la liste et répondre à la question de sécurité. Afin de créer un protocole astringent, nous vous recommandons de n'effacer le relevé des événements qu'après avoir transféré les entrées au centre WinMOS®300.

9.6 Messages

Les messages vous informent de problèmes spéciaux au sein du système, et que les fonctionnalités de l'ascenseur peuvent avoir été restreintes. Toutes les données résultant du message à ce moment sont rapportées.

Exemples:

- ▶ Commandes de palier éteintes
- ▶ Arrêt d'urgence activé sur la cabine
- ▶ Commandes d'inspection allumées
- ▶ Commandes d'urgence allumées
- ▶ Fonctions prioritaires de la cabine allumées
- ▶ Appels prioritaires en attente
- ▶ Charge complète ou surcharge a répondu
- ▶ Les commandes incendie/pompiers sont allumées
- ▶ Alimentation d'urgence activée
- ▶ Cabine en déplacement vers le palier de stationnement
- ▶ ascenseur retiré de la batterie
- ▶ Cabine au palier de stationnement

Travaux de réparation

Si une défaillance se présente dans les commandes électroniques, il est recommandé de ne pas la réparer sur le site car cela ne serait pas économique.

Afin d'économiser du temps et de l'argent, veuillez nous appeler et nous indiquer le numéro de série de l'unité de contrôle et les schémas de circuit.

10 Maintenance

Avant d'effectuer des travaux de maintenance, nous vous recommandons de les rapporter dans le menu de services du système p308 sous MAINTENANCE > FONCTIONS DE MAINTENANCE > MAINTENANCE EN COURS. A partir de ce moment, le système arrête d'envoyer des messages d'erreur par le biais de transfert de données à distance, et il est affiché que le système est "en cours de maintenance".

Dans le cadre de la routine de maintenance standard, vérifiez les éléments suivants au sein du système de contrôle bp308:

- ▶ Vérifications visuelles générales contre les dépôts de poussière, l'humidité ou la rouille possibles. Si nécessaire, retirez tous dépôts.
- ▶ Les connexions à l'unité de contrôle sont-elles toutes assurées correctement?
- ▶ La mémoire de groupe et/ou la liste de défaillances indiquent-elles une défaillance? Vérifiez les défaillances enregistrées et supprimez-les si nécessaire.
- ▶ Vérifiez que les messages et la liste des messages (enregistrés) ne présentent pas d'irrégularités.
- ▶ Assurez-vous que le transformateur de l'éclairage d'urgence est en mesure d'éclairer la cabine pour 1 heure.
- ▶ Si vous utilisez des alimentations sans interruption (UPS), prêtez attention aux instructions d'entretien dans les manuels correspondants.
- ▶ Sous conditions d'exploitation normales, la courroie dentelée de votre système d'encodeur absolu ne nécessite pas d'entretien. En cas d'utilisation importante, ou si la courroie dentelée fait du bruit, il est recommandé de la traiter en surface avec le talc fourni ou avec un spray au silicone.



▲ Fig. 72

Le système de contrôle bp308 est facile d'entretien. Il vous informe automatiquement s'il est nécessaire d'effectuer la maintenance.

```
--- 00 00 † G1: =006
Pile de disfonctio.:
5/5
Circ. passif de sec.
à l'arrêt Etage 6
("6")
15.11.2013 12:19:07
```

▲ Fig. 73

Entrée dans la liste des défaillances

```
--- ▶▶▶▶▶ † G1: =006
Pile de message:
3/3
Ascenseur de nouveau
en service
15.11.2013 15:03:44
```

▲ Fig. 74

Entrée dans la liste des messages

Annexe

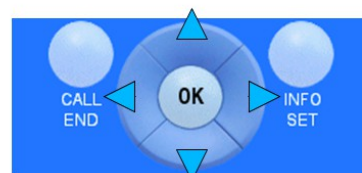
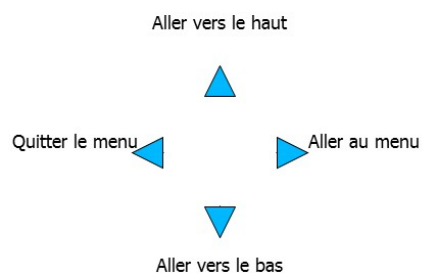
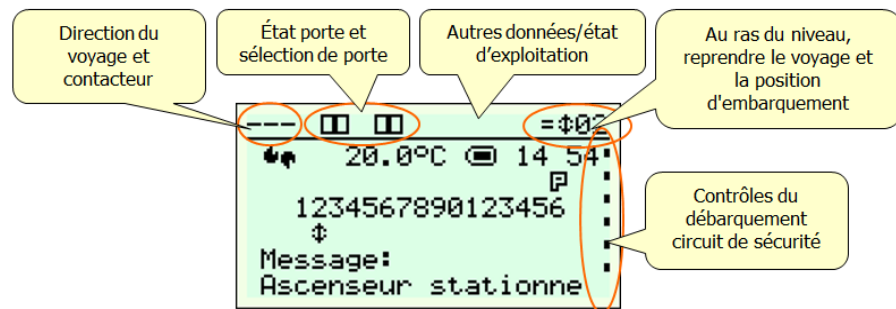
A Navigation dans les menus bp308

Version 88D2314 (15.11.2013)



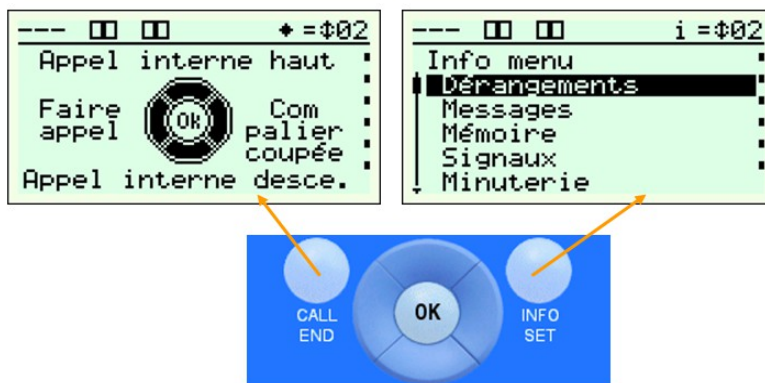
● Nouvel affichage graphique de bp308

- Le circuit de sécurité est désormais visible dans tous les menus et dans la boîte de dialogue.
- En plus de la position de débarquement et du déplacement/direction continue du déplacement, l'état porte actuel et la sélection de porte s'affichent dans la barre d'état.

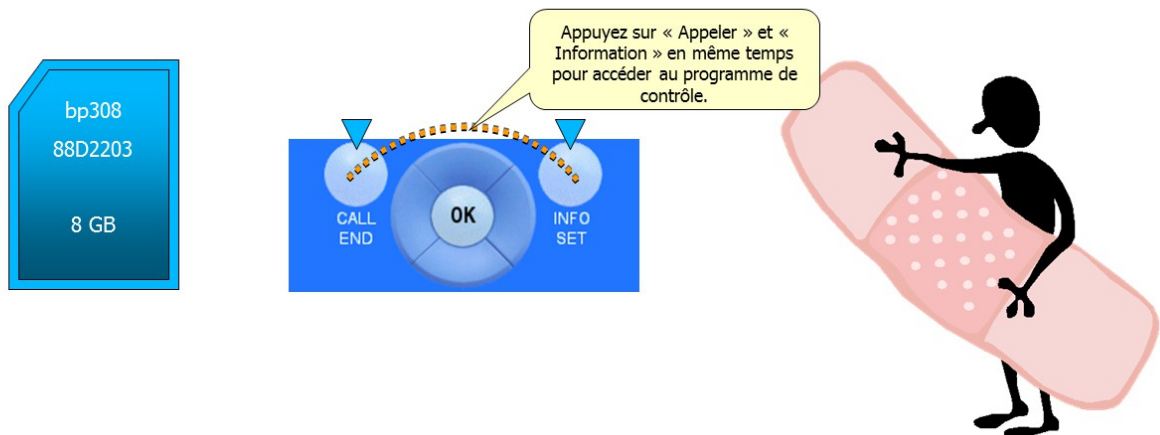


● Menu appel/information

- Nouvelle option: utilisez les touches «Appel» et «Information» pour accéder à un menu d'appel et d'informations sans quitter votre position actuelle dans le menu service.



- Mise à jour du micrologiciel via la carte mémoire SD ou la clé USB
- Pour accéder au programme de contrôle, dans lequel vous pouvez sauvegarder et mettre à jour le logiciel d'exploitation, maintenez les deux touches externes pendant environ 3 secondes.



B Menu de service de référence rapide

Program Version: 88D2402B (14.02.2014)

Menu de service

=====

```
+-- Diagnostique
|
|   +- Dérangements
|   +- Messages
|   +- Mémoire
|       +- Pile de disfonctio.
|       +- Pile de message
|       +- Pile de maintenance
|       +- Liste de dérangeme.
|
|   +- Signaux
|       +- Signaux cage
|       +- Port E/S
|       +- Appels
|       +- Commande
|           +- Ins/Dép entrée
|           +- Evacuat.de l'entrée
|           +- Sortie de secours
|           +- Sorties afficheur
|           +- Diverse entrées 1
|           +- Diverse entrées 2
|           +- Entrées diverses 3
|           +- Diverse sorties 1
|           +- Diverse sorties 2
|           +- Sorties diverses 3
|           +- Entrées course rampe
|           +- Sorties course rampe
|           +- Entrées Automobile
|           +- Sorties Automobile
|           +- Sorties diverses 4
|
|   +- Sélecteur d'étage
|       +- Sél.étage entrées
|       +- Sel. étage sorties
|
|   +- Entraînement
|
|   +- Portes
|       +- Surveillance porte puit avec contact de porte séparé
|           * Portes palières 1..127
|       +- Entrée Porte A
|       +- Sortie Porte A
```

```

|
|
|
|   +- Entrée Porte B
|   +- Sortie Porte B
|   +- Entrée Porte C
|   +- Sortie Porte C
|
|   +- Charge mesure
|
|   +- ASI
|
|   +- Compteur d'énergie
|
|   +- Lecteur de carte
|
+- Groupe
|
+- Minuterie
|
|   +- Porte A tempor.
|   +- Porte B tempor.
|   +- Porte C tempor.
|
+- Statut
|
+- Interfaces
|
|   +- CAN 1 port
|   +- Can 2 port
|   +- Connecteur réseau
|   +- SAP
|   +- SLP
|   +- AWG-05 (RS-485)
|   +- USV (Effekta)
|   +- USB-A (Host)
|   +- Port 1 en série
|   +- Port 2 en série
|   +- Port 3 en série
|
+- Liste de noeud
|
|   +- Noeud CAN 1
|   +- Noeud CAN 2
|
+- Les valeurs d'essai
|
+- Réglage
|
|   +- Fonctions
|   |
|   |   +- Interface utilisateur
|   |   |
|   |   |   * Langage
|   |   |   |
|   |   |   |   - English
|   |   |   |   - Deutsch [préréglage]
|   |   |   |   - Nederlands
|   |   |   |   - Français
|   |   |   |   - Italiana
|   |   |   |   - Svenska
|   |   |   |   - Polski
|   |   |   |   - Russian
|   |   |   |   - Türkçe
|   |   |   |   - Magyar
|   |   |   |
|   |   |   * Langue secondaire
|   |   |   |
|   |   |   |   - English [préréglage]
|   |   |   |   - Deutsch

```

```

- Nederlands
- Français
- Italiana
- Svenska
- Polski
- Russian
- Türkçe
- Magyar
* Dialog initial
- Erreur ou message existant [préréglage]
- Compt. de trajet et comp. des heures de service
* Passage automatique à l'heure d'été /d'hiver
- éteint
- actif [préréglage]

+- Commande
|
+- Général
|
| * Sonnerie d'arrivée
|   - éteint
|   - seulement par appel palier [préréglage]
|   - sur appel cab. et paliers
|   - par appel cab.
|
| * Mode ventilateur cabine
|   - automatique et manuel [préréglage]
|   - seulement manuel
|
| * Lumière cabine hors zone
|   - Mode veille
|   - Toujours actif [préréglage]
|
| * Lumière cabine en cas d'erreur
|   - Toujours actif [préréglage]
|   - Mode veille
|
| * Lumière cabine télécommandé éteint
|   - Mode veille [préréglage]
|   - Couper immédiatement
|
| * Réduction lumière cabine
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Lumière cabine allumé brillance
|   10..100 [100] %
|
| * Lumière cabine éteint brillance
|   éteint/1..100 [20] %
|
| * En cas arrêt d'urgence appels annulés
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * En cas d'arrêt d'urgence/SiL appel extern avec appel cab. ou porte à tambour
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Utiliser la charge minimal pour signale occupé
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Trajet chimie, appel cabine
|   - Effacer [préréglage]
|   - Tout traiter
|
| * Appel paliers pour étage ferme portes cabine ouvert/qui s'ouvre
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Appel avec activation mode de nettoyage
|   - Effacer [préréglage]
|   - Tout traiter
|   - Traiter jusqu'à l'étage nettoyage
|
| * Ignorer barriere immateriel et surveillance hall quand ascen.est mis à dispos.
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Ignorer l'appel supplémentaire du Blue Modus
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Ignorer la lumière de sécurité dans Blue Modus
|   - éteint [préréglage]
|   - Blue Modus C (Standby)
|   - Blue Modus B (Shut Down)
|
| * Validation de l'appel
|   - Annulation à l'arrivée [préréglage]
|   - Annulation après l'ouverture de porte
|   - Annulation à l'ouverture de porte
|
| * Libération d'appel avec appel acquittement clignotant
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Libération d'appel avec saisie appel effacer
|   - actif

```

- éteint [préréglage]
- * Affich. course continue
 - Allumer au point de retard [préréglage]
 - Allumer en cas de déverrouillage de la porte
 - Allumer en cas d'ouverture des portes
 - En marche à complète ouverture des portes
- * Repartir luire dans priorité
 - éteint
 - actif [préréglage]
- * Continuer trajet clignoter si appel passager
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Sonnerie éteint (463/emploi du temps) agit sur annonce vocale
 - actif [préréglage]
 - éteint
- * Direction étage de contrôle
 - montant et descendant [préréglage]
 - seulement haut
 - descendant seulement
- * Course étage de contrôle seulement sans charge mini.
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Effacerles appels cabine à l'étage de contrôle
 - éteint [préréglage]
 - Tous
 - au dessus
 - au dessous
- * Utiliser detecteur de presence de detection charge minimale
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Detection faux passager
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Transfert automatique destination
 - éteint
 - actif [préréglage]

+-- Appel cabine

- * Nombre max appel cabine avec charge minimale
 - éteint/1..127 [éteint]
- * Annuler appel cabine avec nombre d'appel max. charge minimale
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Effacer appel cab. si barrière immat. n'était pas franchit n-fois
 - éteint/1..50 [éteint]
- * Appel cabine annule temps de chargement
 - actif [préréglage]
 - éteint
- * Appel cabine annule temps de arrêt
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Commande paliers éteinte, appels cabine
 - Effacer [préréglage]
 - Terminer
- * Appel cab. annulé si surcharge
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Effacer appels cabine avec ouverture porte puits
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Accepter appels cabine handicapés seulement après appel palier handicapé
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Signal après sélection d'un appel cabine bloqué
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Exclure appel cabine avec priorité bas si blocage appel cabine
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * SFS/SFR collection appels interne
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Annuler appel cabine en ré-appuyant
 - éteint [préréglage]
 - actif

+-- Appels paliers

- * Signal choix d'un appel pailier bloqué
 - éteint [préréglage]
 - actif

- * Exclure appels supplémentaires de blocage appel paliers
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Traiter prochain appel paliers seulement une fois la cabine vidée
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Appel palier à l'étage éteinte à distance ouvre la porte
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Appel extérieur avec temps de charge active
 - Collecte [préréglage]
 - Annulation
- * Appel extérieur avec mise à disposition de l'ascenseur active
 - Collecte [préréglage]
 - Annulation
- +-- Préférence interne
 - * Si priorité cabine, appel paliers
 - Collecte [préréglage]
 - Annulation
 - * Appel cabine avec priorité cabine (84)
 - un appel corrigeable cabine [préréglage]
 - Rassembler les appels de cabine
 - * Si priorité cabine, rester appuyer appel cabine jusqu'à fermeture porte
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Signal priorité activé priorité signal (60)
 - actif [préréglage]
 - éteint
 - * Signal priorité activé priorité cabine (64)
 - actif [préréglage]
 - éteint
 - * Appel cabine faible prio. active la préférence cabine (84)
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Mettre ascenseur à disposition annule priorité cabine
 - éteint [préréglage]
 - actif
- +-- Appel prioritaire
 - * Autoriser appel cabine si appel prioritaire
 - éteint [préréglage]
 - Automatique
 - * En cas appel prioritaire, appel cabine
 - Effacer [préréglage]
 - Tout traiter
 - Traiter jusqu'à l'étage priorité
 - * Autoriser nouvelle appel interieur lors d'un appel prioritaire
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Appel palier en cas d'appel prioritaire
 - Effacer
 - Collecter [préréglage]
 - * Appel cabine pendant trajet prioritaire
 - un appel corrigeable cabine [préréglage]
 - Rassembler les appels de cabine
 - * Trajet étage prioritaire seulement avec charge minimalge
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Collection appels prioritaire
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Exclure appels prio. du blocage appels paliers
 - éteint [préréglage]
 - actif
- +-- Appel spécial prioritaire
 - * Autoriser appel cabine appel prioritaire spécial
 - éteint [préréglage]
 - Automatique
 - * En cas d'appel prioritaire, appel cab.
 - Effacer [préréglage]
 - Tout traiter
 - Traiter jusqu'à l'étage priorité
 - * Autoriser nouvelle appel interieur lors d'un appel prioritaire special
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * En cas d'appel prioritaire, appel ext
 - Effacer
 - Collecter [préréglage]

```

* Appel cabine pendant trajet prioritaire spécial
  - un appel corrigeable cabine [préréglage]
  - Rassembler les appels de cabine
* Trajet étage special prioritaire seulement avec charge minimalge
  - éteint [préréglage]
  - actif
* Collection d'appels prioritaires spécial
  - éteint [préréglage]
  - actif
* Exclure appels prio. spéc. du blocage appel paliers
  - éteint [préréglage]
  - actif

+- Groupe
  * Mode parking
    - Fixe [préréglage]
    - Zone
    - Etage principal
  * Nombre cabine parqué à l'étage principal
    Pas/1..8 [0]
  * Ouverture porte à appel palier
    - Ouvrir seulement une cabine par étage
    - Ouvrir une cabine seulement par appel palier [préréglage]
    - Ouvrir toutes cabines de l'étage
  * Autoriser plusieurs appels prioritaire par étage
    - éteint [préréglage]
    - actif
  * Pénalité cabine à l'étage principale
    éteint/1..5 [1]
  * Pénalité cabine au parking
    éteint/1..5 [1]
  * Pénalité Blue Modus C
    1..15 [8]
  * Pénalité Blue Modus B
    1..31 [16]
  * Pénalité ascenseur au repos
    éteint/1..5 [3]
  * pénalité échale (appels cabine)
    1..16 [8]
  * Facteur dist. étage
    1..4 [1]
  * Pénalité changement de direction
    éteint/1..4 [2]
  * Enregistrer les paramètres sur l'appareil
    - éteint [préréglage]
    - exécuter

+- Transmission
  +- Vit. déplacement
    * V0 (Rétraction vitesse)
      0..16000 [50] mm/s
    * V1
      0..16000 [0] mm/s
    * V2
      0..16000 [0] mm/s
    * V3
      0..16000 [0] mm/s
    * V4
      0..16000 [0] mm/s
    * V5
      0..16000 [0] mm/s
    * V6
      0..16000 [0] mm/s
    * V7
      0..16000 [0] mm/s
    * VN (Ajuster vitesse)
      0..300 [10] mm/s
    * VI (Inspection vitesse)
      0..630 [500] mm/s
    * VR (Vitesse dépannage manuel)
      0..630 [500] mm/s
    * Vitesse max. à pleine charge
      - V0 (Rétraction vitesse)
      - V1

  +- Distance de freinage
    * Vo (course arrêt)
      0..65000 [35] mm
    * V1

```

```

0..65000 [0] mm
* V2
0..65000 [0] mm
* V3
0..65000 [0] mm
* V4
0..65000 [0] mm
* V5
0..65000 [0] mm
* V6
0..65000 [0] mm
* V7
0..65000 [0] mm
* VN (Ajuster vitesse)
0..65000 [5] mm
* VI (Inspection vitesse)
0..65000 [750] mm
* VR (Vitesse dépannage manuel)
0..65000 [750] mm
* Extra distance de freinage au départ
- 50 %
- 25 % [préréglage]
- 12.5 %
- 6.25 %
* Extra distance de freinage pendant déplacement
- 50 %
- 25 %
- 12.5 % [préréglage]
- 6.25 %

+- Distance de freinage
* V0 montant (course arret)
0..65000 [35] mm
* V0 descendant (course arret)
0..65000 [35] mm
* V1 montant
0..65000 [0] mm
* V1 descendant
0..65000 [0] mm
* V2 montant
0..65000 [0] mm
* V2 descendant
0..65000 [0] mm
* V3 montant
0..65000 [0] mm
* v3 descendant
0..65000 [0] mm
* V4 montant
0..65000 [0] mm
* V4 descendant
0..65000 [0] mm
* VN montant (ajuster vitesse)
0..65000 [5] mm
* VN descendant (ajuster vitesse)
0..65000 [5] mm
* VI montant (Inspection vitesse)
0..65000 [750] mm
* VI descendant (Inspection vitesse)
0..65000 [750] mm

+- Déplacement minimal
* V0 (Rétraction vitesse)
0..65000 [15] mm
* V1
0..65000 [0] mm
* V2
0..65000 [0] mm
* V3
0..65000 [0] mm
* V4
0..65000 [0] mm
* V5
0..65000 [0] mm
* V6
0..65000 [0] mm
* V7
0..65000 [0] mm
* VN (Ajuster vitesse)
0..65000 [0] mm
* VI (Inspection vitesse)

```

```

|      0..65000 [0] mm
|      * VR (Vitesse dépannage manuel)
|      0..65000 [0] mm
|
+- Courbe de déplacement
|   * Accélération
|     100..2000 [800] mm/s²
|   * Décélération
|     100..2000 [800] mm/s²
|   * Secousse au démarrage
|     100..2000 [500] mm/s³
|   * Secousse pendant trajet
|     100..2000 [1000] mm/s³
|   * Secousse au freinage
|     100..2000 [1000] mm/s³
|   * Secousse à l'arrêt
|     100..2000 [500] mm/s³
|
+- Portes
|   * Porte à l'étage parage
|     - Standard
|     - Reste fermée ou ferme [préréglage]
|     - Reste ouvert
|     - Ouvrir et fermer
|   * Porte à l'étage éteint à distance
|     - Standard
|     - Reste fermée ou ferme [préréglage]
|     - Reste ouvert
|     - Ouvrir et fermer
|   * Porte après RAZ
|     - Ouvrir et fermer
|     - Reste fermée [préréglage]
|   * Porte éteinte lors de comm.paliers
|     - Reste ouvert [préréglage]
|     - Fermer au repos
|   * Porte à l'arrêt int.
|     - Ouvrir et fermer
|     - Reste fermée [préréglage]
|   * Porte dans arrêt intern priorité course
|     - Reste fermée [préréglage]
|     - Ouvrir et fermer
|   * Condition verroux porte
|     - Préréglage [préréglage]
|     - VL X5.16 (Porte puit)
|     - VL X5.17 (Porte intern A)
|     - VL X5.18 (Porte intern B)
|   * Signal verrou dans SiLG/Porte seuil blocage arrêt d'urgence
|     - éteint [préréglage]
|     - éteint après 10 minutes
|     - activé
|   * Laisser les étages bloqués verrouillés
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Portes préouvrantres
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Laisser la porte puit verrouillé avec portes préouvrantres
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Commutation de porte si appel palier
|     éteint/1..3/Sans limitation [3]
|   * Auto. temps du charge dans arriver démarrer
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Bouton ouvrir porte actif avec appels cabine bloqués
|     - actif [préréglage]
|     - éteint
|   * Valid. temps charge clignotante
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Appel extérieur active porte tournante
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Appel cabine active porte tournante
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Porte tournante avec ouverture porte cabine
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Condition porte singal porte fermée (66)

```

```

- VL X5.16 (Porte puit) [préréglage]
- VL X5.17 (Porte intern A)
- VL X5.18 (Porte intern B)
* Appel palier demande pour singal porte fermée (66)
- actif [préréglage]
- éteint
* Avertissement fermeture porte jusqu'à fermée
- éteint [préréglage]
- actif
* Porte ouverte au repos 1..127
* Portes fermées au cas except. 1..127
* Portes fermées si sel.porte ouv. 1..127
+- Charge mesure
|
+- Para.mesure charge
|
| * Lire les paramètres sur l'appareil
|   - éteint [préréglage]
|   - exécuter
|
| * Seuil de charge minimal
|   0..65535 [10] kg
|
| * Seuil de charge maximale
|   0..65535 [10] kg
|
| * Seuil de surcharge
|   0..65535 [10] kg
|
| * Enregistrer les paramètres sur l'appareil
|   - éteint [préréglage]
|   - exécuter
|
+- Poids de référence
|
| * Mettre poids référence
|   0..65535 [0] kg
|
+- DFÜ-300
|
| * Appel de détresse
|   - éteint [préréglage]
|   - Sur nouvelle entrée pile
|   - Si ascenseur en panne
|
| * Appel d'urgence
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Appel de maintenance
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Appel de signalisation
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Réglage automatique de l'horloge par DFÜ
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Réglage de l'horloge par DFÜ autorisé
|   - éteint
|   - actif [préréglage]
|
| * Commande commune à un button par DFÜ
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Coupé à distance si connection GLT /Gateway
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Rappel
|   éteint/1..255 [30] min
|
| * Renouveler le pin Bluetooth
|   - éteint [préréglage]
|   - exécuter
|
+- Transponder/Codes
+- Délais
|
+- Délais en général
|
| * Temps d'arrêt appel cabine
|   1..20 [3] s
|
| * Temps d'arrêt appel paliers
|   1..30 [5] s
|
| * Temps arrêt dans station principale appel palier
|   1..30 [5] s
|
| * Temps arrêt appel invitées
|   1..180 [60] s
|
| * Temps arrêt rallongé pour handicapés appel cabine
|   1..30 [5] s

```

			* Temps arrêt rallongé pour handicapés appel paliers
			1..30 [5] s
			* Trajet garage
			éteint/10..65535 [éteint] s
			* Parquer étage change, parquer trajet après
			éteint/10..65535 [15] s
			* Temps préparer appel priorité
			10..9999 [60] s
			* Temps préparer appel spécial priorité
			10..9999 [60] s
			* Temps préparer course directe/préparer
			10..9999 [60] s
			* Temps préparer position maintenance
			1..30 [5] min
			* Lumière cabine éteint au repos
			éteint/10..9999 [éteint] s
			* Eteindre afficheurs
			éteint/3..9999 [éteint] s
			* Réduire afficheurs d'étages
			éteint/3..9999 [éteint] s
			* Temps de démarrage Blue Modus C (Standby)
			éteint/1..65535 [30] min
			* Temps pour éteindre Blue Modus C (Standby)
			éteint/1..255 [4] s
			* Temps de démarrage du Blue Modus B (shut Down)
			éteint/30..65535 [éteint] min
			* Temps pour éteindre Blue Modus B (Shut Down)
			éteint/1..255 [30] s
			* Retard ventilateur cabine
			éteint/1..255 [éteint] s
			* Durée max. ventilateur cabine
			éteint/1..255 [éteint] min
			* Intervalle échange d'air (ventilateur cabine)
			éteint/1..255 [éteint] min
			* Durée échange d'air (ventilateur cabine)
			éteint/1..255 [éteint] min
			* Retard sonnerie
			éteint/1..10 [éteint] s
			* Durée sonnerie
			Impulsion/1..30 [3] s
			* Retard annonce vocale
			éteint/1..10 [éteint] s
			* Durée annonce vocale
			1..30 [3] s
			* Démarrage blocage ralentissement
			éteint/1..15 [éteint] s
			* Verrouiller appels paliers directifs mutuellement
			éteint/1..30 [éteint] s
			* Temps libération des appels barrés par menu
			éteint/1..120 [éteint] s
			* Durée signal appel bloqué sélectionné
			éteint/1..60 [3] s
			* Éclairage LCD
			Toujours actif/1..60 [15] min
			* LCD-menu automatiquement réafficher
			éteint/10..255 [éteint] min
			* Période clignotants(114)
			éteint/0.1..25.5 [éteint] s
			* Retard dérangement groupé
			éteint/1..255 [10] s
			* Délais appareil appel d'urgence prêt
			éteint/0.1..6500.0 [10.0] s
			* Temps de répétition trajet évacuation
			éteint/1..240 [éteint] min
			* Durée avertissement course
			éteint/1..10 [éteint] s
			* Retard démarrage à froid
			éteint/1..255 [éteint] s
			* Trajet de test automatique
			éteint/15..65535 [éteint] min
			* Time synchronization impulse
			- éteint [préréglage]
			- actif
			* Time synchronization impulse, time of day
			0..23 [0] heures
			+-- Délais de contrôle
			* Contrôle fermeture porte
			éteint/1..60 [20] s
			* Contrôle ouverture porte

```

    éteint/1..60 [20] s
* Contrôle Verrouillage
    éteint/1..60 [10] s
* Contrôle porte tournante mode commune
    éteint/1..255 [éteint] s
* Contrôle démarrage
    1..45 [15] s
* Contrôle temps trajet
    1..45 [45] s
* Contrôle décélération trajet
    1..30 [15] s
* Contrôle du réglage
    1..45 [20] s
* Dispositif arrêt surveillance lever / poser
    éteint/1..60 [10] s
* Dispositif arrêt surveillance entrée / sortir
    éteint/1..60 [3] s
* Dispositif d'arrêt surveillance pompage
    éteint/1..255 [5] s
* Contrôle séquence alimentation de secours
    éteint/30..255 [60] s
* Libérer contrôle alimentation de secours
    éteint/1..255 [éteint] s
* Course chimie temps controle (timeout)
    éteint/1..255 [éteint] min
* Contrôle sauvetage automatique
    1..255 [30] s
+- Délais transmission
* Tempo. rebond. allum. Contacteur
    éteint/1..1000 [100] ms
* Contacteur temps limite/max. durée d'établissement
    éteint/1..3000 [1000] ms
* Tempo.rebond.Contacteur éteint
    éteint/1..1000 [100] ms
* Contacteur éteint temps limite/max durée de coupure
    éteint/1..3000 [1000] ms
* temps rébondissement frein sécurité
    éteint/1..1000 [100] ms
* Temps de surveillance frein sécurité
    éteint/1..3000 [1000] ms
* Frein actif temps de rebondissement
    éteint/1..1000 [100] ms
* Frein actif temps surveillance
    éteint/1..3000 [1000] ms
* Frein éteint temps rebondissement
    éteint/1..1000 [100] ms
* Frein éteint temps surveillance
    éteint/1..3000 [1000] ms
* Contacteur éteint différé
    éteint/1..2000 [éteint] ms
* Démarrage étoile-triangle
    éteint/1..5000 [1000] ms
* Retard arrêt moteur
    éteint/1..5000 [éteint] ms
* Retard fermeture vanne monter
    éteint/1..5000 [éteint] ms
* Retard fermeture vanne descente
    éteint/1..5000 [éteint] ms
* Contacteur éteint différé
    éteint/1..2000 [éteint] ms
* Tempor.ventilateur motrice
    éteint/1..600 [éteint] s
* Retard d'activation rajustement
    0..10000 [1000] ms
* Retard de désactivation rajustement
    0..5000 [0] ms
* Temps renvoi
    éteint/1..60 [15] min
* Délais démarrage rapide
    éteint/1..10000 [1000] ms
* Retardement contrôle sauvetage automatique
    éteint/1..255 [20] s
* Temps de surveillance anti-abaissement après désactivation
    500..5000 [500] ms
* Dispositif d'arrêt pompage retard
    éteint/1..5000 [100] ms
* Dispositif d'arrêt temps stabilisation interrupteur fin de course
    éteint/1..5000 [100] ms

```

```

+- Délais portes
|   * Temps d'arrêt cellule photoelec.
|     1..20 [1] s
|   * Temps d'arrêt contact renverser
|     1..20 [3] s
|   * Temps d'arrêt bouton ouvrir porte
|     1..20 [4] s
|   * Fermer portes au repos après
|     éteint/1..240 [8] s
|   * Temps aver. fermer portes au repos
|     éteint/1..60 [éteint] s
|   * Avertissement ouvrir porte
|     éteint/1..15 [éteint] s
|   * Avertissement fermer porte
|     éteint/1..15 [éteint] s
|   * Délai forcer fermeture porte
|     éteint/1..60 [éteint] s
|   * Temps avert. force fermeture porte
|     éteint/1..15 [éteint] s
|   * Temps charge 1
|     éteint/1..239/Sans limitation [1] min
|   * Temps charge 2
|     éteint/1..239/Sans limitation [1] min
|   * Surveillance vestibule activé après
|     éteint/1..10000 [éteint] ms
|   * Surveillance vestibule éteint après
|     éteint/1..20000 [éteint] ms
|   * Surveillance de vestibule timeout
|     éteint/1..60 [18] s
|   * Temps surveillance ouv. porte
|     éteint/1..60 [10] s
|   * Temps surveillance fermer porte
|     éteint/1..60 [10] s
|   * Délai signal fermer porte (66)
|     éteint/1..600 [éteint] s
|   * Durée signal fermer porte (66)
|     1..20 [3] s
|   * Répétition signal fermer porte (66)
|     éteint/1..600 [15] s
|   * Ouvrir porte retardé
|     éteint/1..10000 [éteint] ms
|   * Fermer porte retardé
|     éteint/1..10000 [éteint] ms
|   * Délai commutation porte
|     éteint/1..3000 [100] ms
|   * Moteur porte éteint retardé à l'interr. compl. ouv.
|     éteint/1..10000 [250] ms
|   * Moteur porte éteint retardé à l'interr. compl. fermé
|     éteint/1..10000 [250] ms
|   * Moteur porte éteint au repos porte fermé après
|     éteint/1..240 [éteint] s
|   * Moteur porte éteint au repos porte ouverte après
|     éteint/1..240 [éteint] s
|   * Verrou rebond. au démarrage
|     éteint/1..2000 [300] ms
|   * Tempo. verrou au démarrage
|     éteint/1..10000 [éteint] ms
|   * Délai relâch. verrou arrivée
|     éteint/1..10000 [éteint] ms
|   * Temps de stabilisation controle porte cage d'ascenseur
|     100..5000 [2000] ms
|   * Durée contr. photo.sec.
|     éteint/1..10 [3] s
|   * Durée signal porte à tambour
|     éteint/1..255 [éteint] s
|   * Délai ouvrir porte à tambour
|     100..2000 [250] ms
|   * Bouton fermer porte termine le temps porte à tambours
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|
+- Horodateur
|   * Minuterie 1..16
|
+- Etage
|   +- Etage spécial
|     * Etage arrêt général
|       éteint/1..16 [éteint]
|     * Etage parcage

```



```

| 10..350 [150] mm
| * Zone inférieure
| 10..350 [150] mm
| * Zone supérieure
| 1..350 [10] mm
| * Zone inférieure
| 1..350 [10] mm
| * Ajustement direction montant
| 2..350 [20] mm
| * Ajustement descendant
| 2..350 [20] mm
| * Dispositif d'arrêt distance de levage
| 0..500 [50] mm
| * Inspection arrêt alignement en haut
| éteint/1..3000 [éteint] mm
| * Inspection arrêt alignement descendant
| éteint/1..3000 [éteint] mm
| * Contrôle temps de la distance
| 100..50000 [500] mm
| * Arrêtez-vous avant du niveau du sol sur le fonct.autom. de sauvetage
| éteint/1..9999 [100] mm
+- Seuil de Vitesse
| * Signal (201) dans v <
| éteint/1..65535 [éteint] mm/s
| * Signal (202) dans v <
| éteint/1..65535 [éteint] mm/s
| * Signal (203) dans v <
| éteint/1..65535 [éteint] mm/s
| * Vitesse démarrage ouverture porte en avance
| 0..800 [800] mm/s
+- Seuil de position
| * Signal (581) dans position >
| éteint/1..500000 [éteint] mm
| * Signal (582) dans position >
| éteint/1..500000 [éteint] mm
| * Signal (583) dans position >
| éteint/1..500000 [éteint] mm
| * Signal (584) dans position >
| éteint/1..500000 [éteint] mm
+- Corr.offset haut
| * Correction d'offset en haut 1..127
| éteint/1..1000 [éteint] mm
+- Corr. offset bas
| * Correction d'offset descendant 1..127
| éteint/1..1000 [éteint] mm
+- Corr.offset vers haut
| * Correction d'offset vers le haut 1..127
| éteint/1..1000 [éteint] mm
+- Corr.offset vers bas
| * Corr.d'offset descendant 1..127
| éteint/1..1000 [éteint] mm
+- Positions d'alignement
| * Position d'alignement 1..127
| 0..1000000 [0] mm
+- Trajet d'ajustement
|
| +- Changement capteur
|
| +- Effacer position d'alignement
+- Maintenance
|
| +- Fonction maintenance
| * Appels aléatoires
| - éteint [préréglage]
| - illimité encl.
| - limités à 100 courses
| - limités à 100 courses
| - Navette entre tout en haut/bas
| * Entretien activé
| - éteint [préréglage]
| - actif

```

```

| | * Portes lors maintenance
| |   - normal [préréglage]
| |   - Portes fermés après init. normal
| |   - Portes fermés aussi après RAZ
| | * Conduire à l'étage maintenance
| |   éteint/1..16 [éteint]
| | * Permettre une position de maintenance au puits.
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Activer course montage
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Course montage avec interrupteurs préfinals (S81/S82)
| |   - éteint
| |   - actif [préréglage]
| | * Ignorer barrière de sécurité lors du montage
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Dép. man. par marquer alignement correct
| |   - éteint [préréglage]
| |   - activé une fois
| |   - activé en permanence
| | * Bouton ouv./fermeture portes lors de l'ins.
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Afficheur étage par Ins/Dép
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Dép. man. réglé arreter
| |   - actif [préréglage]
| |   - éteint
| | * Libération course inspection par maintenance
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Vitesse d'inspection
| |   - Lent [préréglage]
| |   - Rapide
| | * Course maintenance par tableau cabine
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Libération télécommande limiteur de vitesse
| |   - éteint [préréglage]
| |   - activée pour 5 min.
| |   - activée en permanence
| | * Mode tuning transmission
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Adopter données entraînement de la plaque signalétique
| |   - éteint [préréglage]
| |   - exécuter
| | * Test de l'onduleur
| |   - éteint [préréglage]
| |   - Test bref
| |   - Test long
| +- Régler maintenance
| | * Compteur d'intervalles de trajet
| |   éteint/1..4294967295 [éteint]
| | * Intervalle heures de service
| |   éteint/0.1..429496729.5 [éteint] h
| | * Date maintenance
| | * Compteur cyclique d'intervalle de trajets
| |   éteint/1..4294967295 [éteint]
| | * Compteur cyclique heures de service
| |   éteint/0.1..429496729.5 [éteint] h
| | * Cyclique interval par mois
| |   éteint/1..65535 [éteint]
| | * RAZ Intervalles de maintenance
| |   - éteint [préréglage]
| |   - exécuter
| +- Pile de maintenance
| +- Données système
| |   +- Impr. don. système
| |   +- Impression structure menu
| |   +- Impression événements

```

```

|
|
| +- Enregistrer paramètres
|
| +- Sauv. valeurs par défaut
|
+- Tests
|
| +- UCM-test (A3)
|   | * Code test
|   | * UCM-test(A3) avec porte ouverte
|   |   - éteint
|   |   - actif [préréglage]
|   | * Déblocage UCM-test (A3)
|   |   - éteint [préréglage]
|   |   - actif, avec commande
|   |   - actif, avec freinage
|
| +- Test freinage
|   | * Code test
|   | * Test vitesse de freinage
|   |   - V0 (Rétraction vitesse)
|   |   - V1
|   |   - V2
|   |   - V3
|   |   - V4
|   |   - V5
|   |   - V6
|   |   - V7
|   |   - VN (Ajuster vitesse)
|   |   - VI (Inspection vitesse)
|   |   - VR (Vitesse dépannage manuel) [préréglage]
|   | * Libérer test freinage
|   |   - éteint [préréglage]
|   |   - actif
|
| +- Test interrup.final
|   | * Code test
|   | * Libération test interrupteur final
|   |   - éteint [préréglage]
|   |   - actif
|
| +- Contrôle temps de marche
|   | * Code test
|   | * Libération test contrôle temps parcours
|   |   - éteint [préréglage]
|   |   - actif
|
| +- Fonctions
|   | * Code test
|   | * Ignorer signal surcharge jusqu'à redémarrage
|   |   - éteint [préréglage]
|   |   - actif
|
+- Verrouiller accès
|   | * Tableau de fermeture de porte 1..127
|
+- Temps/statistique
|   | +- Compteur cycles de porte
|   |
|   | +- Nombre de trajets
|   |
|   | +- Délais
|
+- Faire appel
|
| +- Appel cabine
|
| +- Appels cabine libérer barrière
|
| +- Appel cabine priorité bas
|
| +- Appels paliers
|
| +- Appels paliers montant
|
| +- Appels paliers bas
|
| +- App. paliers extra
|

```

```

|   +- App. paliers montant extra
|   |
|   +- App. paliers bas extra
|   |
|   +- Appel prioritaire
|   |
|   +- Appel spécial prioritaire
|
+- Nbr.Trajets/heures
|
+- Info Système
|
+- Divers
|
|   +- Inform. de setup
|   |
|   +- Codes d'accès
|   |   * Code de service
|   |   * Code d'inform.
|   |
|   +- Date/Heure
|   |
|   +- Commandes
|   |   * Annuler eteint par accès à distance
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter
|   |   * Libérer appels palier bloqués par accès à distance
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter
|   |   * Libérer étages bloqués par accès à distance
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter
|   |   * RAZ incendie
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter
|   |   * RAZ course pompiers
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter
|   |   * RAZ course chimie
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter
|   |   * RAZ préparation
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter
|   |   * Sortir disp.de mise sur tarquets
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter
|   |   * Retracter disp.de mise sur tarquets
|   |     - éteint [préréglage]
|   |     - exécuter

```

C Menu de setup de référence rapide

Program Version: 88D2402B (14.02.2014)

Menu setup

=====

+-- Paramètres

```
|
| +- Données ascenseur
| | * Dernier étage
| |   2..127 [16]
| | * Etage le plus bas
| |   1..126 [1]
| | * Type d'ascenseur
| |   - Ascenseur à câble [préréglage]
| |   - Asc. hydraulique
| | * Type d'entr. câble
| |   - mono vitesse
| |   - deux vitesses [préréglage]
| |   - Conv.de fréq.avec commande CANopen
| |   - Conv.de fréq.avec commande DCP
| |   - Conv.de fréq.avec commande borniers
| | * CANopen modus
| |   - Consigne position [préréglage]
| |   - Consigne vitesse
| | * Mode borniers
| |   - binaire KEB [préréglage]
| |   - Universel 1-de-n
| |   - Universel 1-de-n (VN)
| |   - binaire Fuji
| |   - Schindler VF11/22/33/44BR
| | * Type d'hydraulique
| |   - non régulé [préréglage]
| |   - LRV/iValve (Bucher)
| |   - NGV (GMV)
| |   - NGV A3 (GMV)
| |   - AZFR (ALGI)
| |   - AZRS (ALGI)
| |   - Régulé par contrôle DCP
| |   - BLAIN (SEV)
| | * Mode DCP
| |   - DCP4+ (Retour de freinage continue) [préréglage]
| |   - DCP4 (Retour dist.de freinage avant départ)
| |   - DCP3
| |   - Bucher
| |   - DCP-01
| | * Mode DCP-16
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Commandes moteur
| |   - Direct
| |   - Etoile / Triangle
| |   - Démarrage progressif [préréglage]
| |   - variateur de fréquence
| | * Unité de réglage séparé
| |   - éteint [préréglage]
| |   - seulement montant
| |   - seulement descendant
| |   - Montant et descendant
| | * Déplacement montant avec dépassement et réglage
| |   - éteint [préréglage]
| |   - actif
| | * Type d'installation
| |   - Ascenseur individuel [préréglage]
| |   - Groupe d'ascenseurs 1
| |   - Groupe d'ascenseurs 2
| |   - Groupe d'ascenseurs 3
| |   - Groupe d'ascenseurs 4
| |   - Groupe d'ascenseurs 5
| |   - Groupe d'ascenseurs 6
| |   - Groupe d'ascenseurs 7
| |   - Groupe d'ascenseurs 8
| | * Type de commande
| |   - Commande collective [préréglage]
| |   - Asc.sans pilote sans enregistrement d'appels
| |   - Asc.sans pilote avec enregistrement d'appels
| |   - Commande coll. à un bouton dépend. de la direction
| |   - Commande coll. à un bouton indépend. de la direction
```

```

|
| * Répétiteur de marche
|   - Emulation de sélection d'étage
|   - Encodeur absolu (CAN) [préréglage]
|   - Avec 4 interrupt. impulsion+alignement
|   - Avec 6 interrupt. 2 imp./2 alignement
|   - Emulation encodeur valeur absolue
|   - Encodeur valeur absolue AWG-05 (RS485)
| * Circuit de sécurité (SMZ)
|   - coupé [préréglage]
|   - actif, sans verrou
|   - actif, avec verrou
|   - actif, test seulement
| * Charge nominale
|   100..65535 [630] kg
|
+- Terminaux
|
| +- Borniers processeur
|   |
|   +- Borniers entrées
|     | * Entrées virtuelles 1..48
|     |
|   +- Borniers sorties
|     | * Sorties virtuelles 1..48
|     |
|   +- Borniers appels
|     | * Entrées virtuelles 1..48
|     |
|   +- Relais
|     | * Sorties virtuelles 1..48
|     |
|   +- Bornier acc. à dist.
|     |
|     +- Bornier entrée acc. à dist.
|       | * Bornier entrée acc.à dist. 1..32
|       |
|     +- Bornier sortie acc. à dist.
|       | * Bornier sortie acc. à dist. 1..32
|       |
| +- Borniers CAN 1
| |
| +- Borniers CAN 2
| |
| +- Borniers SLP
|   |
|   +- Borniers SLP entrée
|     | * SLP entrées virtuelles 1..80
|     |
|   +- Borniers SLP sortie
|     | * SLP Sorties virtuelles 1..80
|     |
|   +- Borniers appels
|     | * SLP entrées virtuelles 1..80
|     |
|   +- Relais
|     | * SLP Sorties virtuelles 1..80
|     |
| +- Sélecteur d'étage
|   |
|   +- AWG1 paramètre
|     | * Type
|       | - Défini par l'utilisateur
|       | - Encodeur rotatif 458 mm [préréglage]
|       | - Encodeur rotatif 256 mm
|       | - Limax-2 0.5 mm
|       | - USP 0.1 mm
|     | * Sens de rotation
|       | - Sens horaire [préréglage]
|       | - Contre sens horaire
|     | * Résolution
|       | 1..65535 [1024]
|     | * circonférence
|       | 1..65535 [458] mm
|     | * Fonction gradué
|       | - éteint
|       | - activé [préréglage]
|     | * Offset
|       | 0..4294967295 [0]
|     | * Ecrire configuration
|       | - éteint [préréglage]

```

```

- exécuter
+- Portes
  +- Paramètres porte
    * Nombre de portes
      1..3 [1]
    * Mode d'exploitation
      - sélectif [préréglage]
      - sélectif, verrouillage alterné
      - simultanément
  +- Tableau de porte
    * Tableau de porte 1..127
    * Deuxième tableau de porte (Sig.80) 1..127
    * Troisième tabl.porte (Sig.380) 1..127
  +- Paramètres porte A
    * Type porte cage
      - Commande automatique [préréglage]
      - Commande manuelle
    * Type porte cabine
      - Porte automatique (borniers) [préréglage]
      - Porte automatique (CANopen)
      - sans
      - Simulation de porte
      - Commande manuelle
    * Interrupteur final ouvert
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Interrupteur final fermé
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Bouton fermer porte seulement actif à int.final
      - éteint
      - actif [préréglage]
    * Moteur porte à l'interrupteur fin. ouvert
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Moteur porte à l'interrupteur fin. fermé
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Sécurité disp. photoélectrique
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Verrou magnétique
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Porte A libération (435)
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Signal porte fermée si Ins/Dép
      - éteint [préréglage]
      - actif
  +- Paramètres porte B
    * Type porte cage
      - Commande automatique [préréglage]
      - Commande manuelle
    * Type porte cabine
      - Porte automatique (borniers) [préréglage]
      - Porte automatique (CANopen)
      - sans
      - Simulation de porte
      - Commande manuelle
    * Interrupteur final ouvert
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Interrupteur final fermé
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Bouton fermer porte seulement actif à int.final
      - éteint
      - actif [préréglage]
    * Moteur porte à l'interrupteur fin. ouvert
      - éteint [préréglage]
      - actif
    * Moteur porte à l'interrupteur fin. fermé
      - éteint [préréglage]
      - actif

```



```

- GDB
- SAP
- SLP
- AWG-05 (RS-485)
- USV (Effekta)
- LIN bus master
* Modem type
- Analogue modem
- ISDN
- GSM
- FirePlug (Bluetooth)
- EA-GSM Modem (Leitronic)
- EA-GSM Internet (Leitronic)
- GPRS/UMTS
+- Ports de série
|
+- Port 1 en série
| * Fonction
|   - DFÜ-300
|   - EIS-300
|   - DCP (RS-485)
|   - Enregistr. DCP
|   - Enregistr. AWG
|   - Compteur d'énergie (UMG)
|   - GDB
|   - SAP
|   - SLP
|   - AWG-05 (RS-485)
|   - USV (Effekta)
|   - LIN bus master
| * Baud rate
|   - 1200 Bit/s
|   - 2400 Bit/s
|   - 4800 Bit/s
|   - 9600 Bit/s
|   - 19200 Bit/s
|   - 38400 Bit/s
|   - 57600 Bit/s
|   - 115200 Bit/s [préréglage]
| * Parité
|   - Pas [préréglage]
|   - impair
|   - pair
| * Modem type
|   - Analogue modem
|   - ISDN
|   - GSM
|   - FirePlug (Bluetooth)
|   - EA-GSM Modem (Leitronic)
|   - EA-GSM Internet (Leitronic)
|   - GPRS/UMTS
| * Erreur lors de la maintenance
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
| * Mode compatibilité
|   - actif [préréglage]
|   - éteint
| * Parking après le réglage de l'etage de parking par EIS-300
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
| * Utiliser serveur rappel (Internet)
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
| * Nom point d'accès (APN)
| * Utilisateur point d'accès (APN)
| * Mot de passe point d'accès (APN)
| * IP Serveur de rappel
| * Nom d'hôte serveur de rappel
| * Port serveur de rappel (Module d'acceptation d'appels)
|   1..65535 [9001]
| * Mot de passe serveur rappels
+- Port 2 en série
| * Fonction
|   - éteint [préréglage]
|   - Debug
|   - DFÜ-300
|   - EIS-300
|   - DCP (RS-485)

```

```

- Enregistr. DCP
- Enregistr. AWG
- Compteur d'énergie (UMG)
- GDB
- SAP
- SLP
- AWG-05 (RS-485)
- USV (Effekta)
- LIN bus master
* Baud rate
- 1200 Bit/s
- 2400 Bit/s
- 4800 Bit/s
- 9600 Bit/s
- 19200 Bit/s
- 38400 Bit/s
- 57600 Bit/s
- 115200 Bit/s [préréglage]
* Parité
- Pas [préréglage]
- impair
- pair
* Modem type
- Analogue modem
- ISDN
- GSM
- FirePlug (Bluetooth)
- EA-GSM Modem (Leitronic)
- EA-GSM Internet (Leitronic)
- GPRS/UMTS
* Erreur lors de la maintenance
- éteint [préréglage]
- actif
* Mode compatibilité
- actif [préréglage]
- éteint
* Parking après le réglage de l'etage de parking par EIS-300
- éteint [préréglage]
- actif
* Utiliser serveur rappel (Internet)
- éteint [préréglage]
- actif
* Nom point d'accès (APN)
* IP Serveur de rappel
* Nom d'hôte serveur de rappel
* Port serveur de rappel (Module d'acceptation d'appels)
  1..65535 [9001]
* Mot de passe serveur rappels

+- Port 3 en série
  * Fonction
  - DFÜ-300
  - EIS-300
  - DCP (RS-485) [préréglage]
  - Enregistr. DCP
  - Enregistr. AWG
  - Compteur d'énergie (UMG)
  - GDB
  - SAP
  - SLP
  - AWG-05 (RS-485)
  - USV (Effekta)
  - LIN bus master
  * Baud rate
  - 1200 Bit/s
  - 2400 Bit/s
  - 4800 Bit/s
  - 9600 Bit/s
  - 19200 Bit/s
  - 38400 Bit/s [préréglage]
  - 57600 Bit/s
  - 115200 Bit/s

+- Port 4 en série
  * Fonction
  - DFÜ-300
  - EIS-300
  - DCP (RS-485)
  - Enregistr. DCP
  - Enregistr. AWG

```

```

- Compteur d'énergie (UMG)
- GDB
- SAP
- SLP
- AWG-05 (RS-485)
- USV (Effekta)
- LIN bus master
* Baud rate
- 1200 Bit/s
- 2400 Bit/s
- 4800 Bit/s
- 9600 Bit/s
- 19200 Bit/s
- 38400 Bit/s [préréglage]
- 57600 Bit/s
- 115200 Bit/s

+- USB-B (Appareil)
  * Fonction
  - DFÜ-300 [préréglage]
  - EIS-300
  - DCP (RS-485)
  - Enregistr. DCP
  - Enregistr. AWG
  - Compteur d'énergie (UMG)
  - GDB
  - SAP
  - SLP
  - AWG-05 (RS-485)
  - USV (Effekta)
  - LIN bus master
  * Numéro appareil
  0..99 [0]

+- USB-A (Host)
  * Fonction
  - DFÜ-300
  - EIS-300
  - DCP (RS-485)
  - Enregistr. DCP
  - Enregistr. AWG
  - Compteur d'énergie (UMG)
  - GDB
  - SAP
  - SLP
  - AWG-05 (RS-485)
  - USV (Effekta)
  - LIN bus master
  * Modem type
  - Analogue modem
  - ISDN
  - GSM
  - FirePlug (Bluetooth)
  - EA-GSM Modem (Leitronic)
  - EA-GSM Internet (Leitronic)
  - GPRS/UMTS
  * Baud rate
  - 1200 Bit/s
  - 2400 Bit/s
  - 4800 Bit/s
  - 9600 Bit/s
  - 19200 Bit/s
  - 38400 Bit/s
  - 57600 Bit/s
  - 115200 Bit/s [préréglage]
  * Erreur lors de la maintenance
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Mode compatibilité
  - actif [préréglage]
  - éteint
  * Permettre de lancer un rappel via l'appareil connecté
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Utiliser serveur rappel (Internet)
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Nom point d'accès (APN)
  * Utilisateur point d'accès (APN)
  * Mot de passe point d'accès (APN)

```

```

| | | * IP Serveur de rappel
| | | * Nom d'hôte serveur de rappel
| | | * Port serveur de rappel (Module d'acceptation d'appels)
| | | 1..65535 [9001]
| | | * Mot de passe serveur rappels
| +- Connecteur réseau
| | * Interface
| | - éteint [préréglage]
| | - actif
| | * Adresse IP
| | * Masque subnet
| | * Gateway
| | * DNS primaire
| | * DNS secondaire
| | * Fonction
| | - DFÜ-300 [préréglage]
| | - EIS-300
| | - DCP (RS-485)
| | - Enregistr. DCP
| | - Enregistr. AWG
| | - Compteur d'énergie (UMG)
| | - GDB
| | - SAP
| | - SLP
| | - AWG-05 (RS-485)
| | - USV (Effekta)
| | - LIN bus master
| | * Port
| | 1..65535 [8000]
| | * Utiliser serveur de rappel
| | - éteint [préréglage]
| | - actif
| | * IP Serveur de rappel
| | * Nom d'hôte serveur de rappel
| | * Port serveur de rappel (Module d'acceptation d'appels)
| | 1..65535 [9001]
| | * Mot de passe serveur rappels
| +- Modem
| | * Init-string additionnel
| | * ISDN MSN (numéro propre)
| | * Protocole ISDN canal B
| | - Préréglage (par défaut) [préréglage]
| | - X.75
| | * Nombre coups sonnette jusqu'à acceptation d'appel
| | 1..9 [1]
| | * Retard commutateur téléphone/modem
| | éteint/1..30 [4] min
| | * GSM code
| | * Bluetooth/WiFi extension nom d'appareil
| | * Bluetooth code
| +- Compteur d'énergie
| | * Transformateur de courant, primaire
| | 1..10000 [5] A
| | * Transformateur de courant, secondaire
| | 1..5 [5] A
| +- SAP
| | * Montage 1. SAP
| | - Dernier étage [préréglage]
| | - Etage le plus bas
| | * Appel affectation
| | - Normal (1 Porte) [préréglage]
| | - Sélective (2 Portes)
| | - Extra (1 Porte)
| | * Appel par groupe
| | - éteint [préréglage]
| | - actif
| | * Priorité flexible
| | - éteint [préréglage]
| | - actif
| | * Sonnerie selective
| | - éteint [préréglage]
| | - actif
| | * Fonction A4
| | - éteint [préréglage]
| | - Hors service (46)
| | - Ascenseur occupé(45)

```

```

- Valid. appel palier faible priorité
- Sonnerie d'arrivée
- Sonnerie d'arrivée montant
- Sonnerie d'arrivée descendant
* Direction trajet associer à l'étage
- éteint [préréglage]
- actif

+- Fonctions
|
+- Interface utilisateur
|
| * Langage
|   - English
|   - Deutsch [préréglage]
|   - Nederlands
|   - Français
|   - Italiana
|   - Svenska
|   - Polski
|   - Russian
|   - Türkçe
|   - Magyar
|
| * Langue secondaire
|   - English [préréglage]
|   - Deutsch
|   - Nederlands
|   - Français
|   - Italiana
|   - Svenska
|   - Polski
|   - Russian
|   - Türkçe
|   - Magyar
|
+- Commande
|
+- Surveillance
|
| * Mouvement cabine incontrôlé (UCM)
|   - désactivé
|   - actif, avec verrou [préréglage]
|
| * Surveillance générale 1 (30)
|   - éteint [préréglage]
|   - activer, arrêt signal alignement
|   - En marche, arrête immédiatement
|   - actif, avec verrouill.à interr.aff.
|   - En marche, avec blocage immédiat
|
| * Texte surveillance générale 1 (30)
|   - Surveillance générale [préréglage]
|   - Surveillance ASI
|   - Surveillance vandalisme
|   - Surveillance protection moteur
|   - Surveillance contacteur de sécurité
|   - ...
|
| * Ins/Dép ignore la surveillance générale 1 (30)
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * BlueModus ignore surveillance générale 1 (30)
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * Délais surveillance générale 1 (30)
|   éteint/0.1..6500.0 [éteint] s
|
| * Surveillance générale (53)
|   - éteint [préréglage]
|   - activer, arrêt signal alignement
|   - En marche, arrête immédiatement
|   - actif, avec verrouill.à interr.aff.
|   - En marche, avec blocage immédiat
|
| * Texte surveillance générale 2 (53)
|   - Surveillance générale [préréglage]
|   - Surveillance ASI
|   - Surveillance vandalisme
|   - Surveillance protection moteur
|   - Surveillance contacteur de sécurité
|   - ...
|
| * Ins/Dép ignore surveillance générale 2 (53)
|   - éteint [préréglage]
|   - actif
|
| * BlueModus ignore surveillance générale 2 (53)
|   - éteint [préréglage]
|   - actif

```

- * Délais surveillance générale 2 (53)
 - éteint/0.1..6500.0 [éteint] s
- * Surveillance générale 3 (257)
 - éteint [préréglage]
 - activer, arrêt signal alignement
 - En marche, arrête immédiatement
 - actif, avec verrouill.à interr.aff.
 - En marche, avec blocage immédiat
- * Texte surveillance générale 3 (257)
 - Surveillance générale [préréglage]
 - Surveillance ASI
 - Surveillance vandalisme
 - Surveillance protection moteur
 - Surveillance contacteur de sécurité
 - ...
- * Ins/Dép ignore surveillance générale 3 (257)
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * BlueModus ignore surveillance générale 3 (257)
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Délais surveillance générale 3 (257)
 - éteint/0.1..6500.0 [éteint] s
- * Surveillance alim. lumière (36)
 - éteint
 - actif [préréglage]
- * Surveillance lumière cabine (52)
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Surveillance temp. machinerie (38)
 - éteint
 - actif [préréglage]
- * Surveillance ASI
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Surveillance contrôle porte relais
 - désactivé [préréglage]
 - actif, avec verrou
- * Surveillance porte puit avec contact de porte séparé
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - actif, un signal de contrôle (720)
- * Surveillance porte cage 1..127
- * Surveillance abri
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Surveillance circuit de sécurité actif
 - éteint
 - act, immédiat
 - act, avec blocage immédiat [préréglage]
- * Surveillance porte de séparation (430)
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Surveillance seuil de porte (17)
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Surveillance circuit de sécurité passif
 - actif, avec blocage [préréglage]
 - actif, sans blocage
- * Surveillance appel d'urgence prêt
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Activer contrôle du temps de course
 - Pulse compteur [préréglage]
 - Distance
- +-- Alimentation de secours
 - * Fonction
 - éteint [préréglage]
 - en marche,avec autorisation de signal
 - en marche, sans autorisation de signal
 - * Libérer étages bloqués
 - éteint
 - actif [préréglage]
 - * Retardement marche alimentation de secours
 - éteint/1..255 [éteint] s
 - * Annuler coupée à distance
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Act.2iemme jeu de paramètres entraînement

- éteint [préréglage]
- actif
- * Vitesse max.d'évacuation
 - V0 (Rétraction vitesse)
 - V1
- * Direction d'évacuation
 - sans [préréglage]
 - montant
 - descendant
 - Direction au dessus du seuil de charge pleine
- * Portes à l'étage de l'alimentation de secours
 - Standard
 - Reste fermée ou ferme
 - Reste ouvert [préréglage]
 - Ouvre et ferme
- * Réglage du l'alimentation de secours
 - actif [préréglage]
 - éteint
- * Déplacement par commande USV
 - au prochain étage [préréglage]
 - A l'étage de l'alimentation de secours avec moteur
 - A l'étage de l'alimentation de secours sans moteur
- * Ignorer la tension éclairage si fonction. sur alimentation de secours
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Arrêt d'urgence avec activation d'alimentation de secours (121)
 - éteint [préréglage]
 - actif

+-- Incendie

- * Fonction
 - éteint [préréglage]
 - en marche
 - en marche avec signal de retour (342)
- * Nombre détecteurs d'incendie
 - Pas/1..16 [0]
- * Envoyer ascenseur en repos dans l'étage incendie
 - actif [préréglage]
 - éteint
- * Efficacité bouton porte ouverte
 - éteint
 - actif [préréglage]
- * Passer l'étage enfumé
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Libérer étages bloqués
 - éteint
 - actif [préréglage]
- * Annuler coupée à distance
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Activation
 - Par incendie (124/474) [préréglage]
 - Par détecteur d'incendie (301..30x)
- * Portes de l'étage incendie
 - Standard
 - Reste fermée ou ferme
 - Reste ouvert [préréglage]
 - Ouvre et ferme
- * Utiliser signal centr. détec. d'incendie (474)
 - éteint [préréglage]
 - actif

+-- Pompiers

- * Fonction
 - éteint [préréglage]
 - En marche, pompier cabine et paliers
 - En marche, pompier palier seulement
 - En marche, pompier palier ou cabine
 - En marche, pompier palier seulement, cabine auto.
 - en marche, pompier cabine seulement
- * Pompier palier avec signal RAZ (342)
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Retour dans étage pompier, si cabine coupé (126)
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Eteindre pompiers cab. sans retour à l'étage pompier
 - éteint [préréglage]
 - actif

- * Libérer étages bloqués
 - éteint
 - actif [préréglage]
- * Ignorer surcharge en cas d'intervention pompiers
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Annuler coupée à distance
 - éteint
 - actif [préréglage]
- * Portes
 - Commande manuel de la porte [préréglage]
 - Fonctionnement normal
- * Retour par coupé/mise en marche pompiers palier (125)
 - actif [préréglage]
 - éteint
- * Appuyer appel interne jusqu'à fermeture porte
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Fermer porte manuellement en appuyant
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Dernier étage verrouillé
 - éteint [préréglage]
 - actif
- * Utiliser l'entrée secondaire (475)
 - éteint [préréglage]
 - actif
- +-- Libération d'urgence
 - * Libération d'urgence
 - seulement manuel [préréglage]
 - automatique et manuel
- +-- Service conducteur
 - * Fonction
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Prendre en charge le groupe du service conducteur
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Map hall call acknowledges on car call acknowledges
 - éteint [préréglage]
 - actif
- +-- Zone d'accès
 - * Fonction
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Présélection de la zone via impulsion entrées de table porte (80, 380)
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Etage de présélection zone
 - éteint/1..16 [éteint]
- +-- Groupe
 - * Mode parking
 - Fixe [préréglage]
 - Zone
 - Etage principal
 - * Nombre cabine parké à l'étage principal
 - Pas/1..8 [0]
 - * Ouverture porte à appel palier
 - Ouvrir seulement une cabine par étage
 - Ouvrir une cabine seulement par appel palier [préréglage]
 - Ouvrir toutes cabines de l'étage
 - * Autoriser plusieurs appels prioritaire par étage
 - éteint [préréglage]
 - actif
 - * Pénalité cabine à l'étage principale
 - éteint/1..5 [1]
 - * Pénalité cabine au parking
 - éteint/1..5 [1]
 - * Pénalité Blue Modus C
 - 1..15 [8]
 - * Pénalité Blue Modus B
 - 1..31 [16]
 - * Pénalité ascenseur au repos
 - éteint/1..5 [3]
 - * pénalité échale (appels cabine)
 - 1..16 [8]


```

- V3
- V4
- V5
- V6
- V7
- VN (Ajuster vitesse)
- VI (Inspection vitesse)
- VR (Vitesse dépannage manuel)
* Vitesse étage rampe 1..8
- V0 (Rétraction vitesse) [préréglage]
- V1
- V2
- V3
- V4
- V5
- V6
- V7
- VN (Ajuster vitesse)
- VI (Inspection vitesse)
- VR (Vitesse dépannage manuel)
+- Automobile Ascenseur
  * Fonction
  - éteint [préréglage]
  - actif, les feux de signal. "Suivant-Arrêter-Retour-Chasser"
  - actif, les feux de signal. "Rouge-Vert"
+- Opération spéciale
  * Priorité cabine avec porte ascenseur ouverte
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Saisie code
  - éteint [préréglage]
  - actif, activation avec sélection appel bloqué
  - actif, activation avec signal validation (696)
  * Saisie code, nombre de chiffre
  1..10 [4]
  * Traitement d'appels en fonction des portes
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Navette via appel cabine inférieur
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Au dessus étage arrêt principal, appel palier seulement à partir d'une cabine
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Bouton ouvrir porte seulement à la porte ouvrert par le dernier appel
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Gardé priorité cabine (84) active jusqu'appel cabine traité.
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * La cabine reste à disposition jusqu'à la fin du temps disposition
  - éteint [préréglage]
  - actif
+- Sélecteur d'étages
  * Direction de correction
  - Etage basse [préréglage]
  - Etage supérieure
  * Contrôle d'alignement addidionelle (224)
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Rajuster avec interrupteurs
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Interrupt. préfinal (S81/S82)
  - éteint [préréglage]
  - actif
  * Correction offset AWG
  - éteint [préréglage]
  - haut
  - bas
  - haut et bas
  - Zone
  * Surveillance sens de rotation
  - actif [préréglage]
  - actif, avec blocage
+- Transmission

```

```

|-- Générale
|   * Transmission dirige contacteurs integr.
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Validation commande moteur (693)
|     - éteint [préréglage]
|     - montant
|     - descendant
|     - sans direction
|   * Validation commande moteur (693)
|     - éteint [préréglage]
|     - montant
|     - descendant
|     - sans direction
|   * Démarage rapide pendant fermeture des portes
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Contrôle contacteur coupe (33)
|     - éteint
|     - actif
|     - actif, avec blocage [préréglage]
|   * Contrôle contacteur système de rajustement séparé
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Surveillance transmission avec verrouillage
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Surveillance transmission avec verrouillage
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Surveillance transmission (34)
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|     - actif, avec blocage
|   * Surveillance transmission (34)
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|     - actif, avec blocage
|   * Surveillance transmission avec verrouillage
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Ignorer surveillance transmission en Blue modus
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Surveillance frein
|     - éteint [préréglage]
|     - Avec 1 contact
|     - Avec 2 contacts
|     - Avec 3 contacts
|     - Avec 4 contacts
|   * Surveillance frein avec verrouillage
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Surveillance frein de sécurité (330)
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|     - actif, avec blocage
|   * Surveillance frein de câble (451)
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|     - actif, avec blocage
|   * Surveillance test freinage (691)
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Surveillance thermistor (450)
|     - éteint
|     - activer, arrêt signal alignement [préréglage]
|     - En marche, arrête immédiatement
|     - actif, avec verrouill.à interr.aff.
|     - En marche, avec blocage immédiat
|   * Surveillance phases (54)
|     - éteint
|     - activer, arrêt signal alignement
|     - En marche, arrête immédiatement [préréglage]
|     - actif, avec verrouill.à interr.aff.
|     - En marche, avec blocage immédiat
|   * Surveillance surpression (50)
|     - éteint
|     - act, immédiat [préréglage]

```

```

|         - act, avec blocage immédiat
|         * Surveillance souspression (51)
|           - éteint [préréglage]
|           - act, immédiat
|           - act, avec blocage immédiat
|         * Surveillance vanne arrêt d'urgence USM/A3
|           - éteint [préréglage]
|           - actif
|         * Vitesse d'inspection
|           - Lent [préréglage]
|           - Rapide
|         * Mode émission
|           - Commandé par événement [préréglage]
|           - Cyclique
+- Rajuster
|   * Rajuster
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Nombre max. de rajustements par étage
|     1..20/Sans limitation [10]
|   * Surveillance du signal verrouillage (19) lors de l'ajustement
|     - actif [préréglage]
|     - éteint
|   * Reglage seulement avec les portes fermées
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Signal à destination (153), aussi actif lors du rajustement
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
+- Système anti abaissement
|   * Système anti abaissement
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Surveillance antiabaissement en mode entretien
|     - actif [préréglage]
|     - éteint
|   * Utilisez surveillance antiabaissement supplémentaire protection UCM
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Tenez surveillance antiabaissement activé
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
+- Dispositif arrêt
|   * Dispositif arrêt
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Poser sur signal alignement
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Dispositif d'arrêt essai soulever/ poser
|     1..10 [3]
|   * Poser sur signal alignement
|     - éteint [préréglage]
|     - actif
|   * Verrou porte si le elever disp. n'est pas prolongé
|     - Déverrouillez la porte immédiatement
|     - Déverroui. la porte retardé de 45 min [préréglage]
+- Nbr.Trajets/heures
|   * Compteur de trajets(SRAM)
|     0..4294967295 [0]
|   * Compteur d'heures de service (SRAM)
|     0.0..429496729.5 [0.0] h
|   * Compteur changements de direction (SRAM)
|     0..4294967295 [0]
|   * Avertissement compteur direction changement cable
|     éteint/1..4294967295 [éteint]
|   * Arrêter ascenseur compteur direction changement cable
|     éteint/1..4294967295 [éteint]
+- Date/Heure
+- Divers
|   +- Codes d'accès
|     |   * Code de setup
|     |   * Code de service

```

```

| * Code d'inform.
| * Code accès à distance
| * Code test
|
+- Nombres
| * No d'ascenseur
| * Nombre de commande
| * Numéro télé.
| * No de téléphone 1
| * No de téléphone 2
| * No de téléphone 3
| * No de téléphone 4
| * No de téléphone 5
| * No de téléphone 6
| * No de téléphone 7
| * No de téléphone 8
| * Logo d'entr.
|
+- Données système
|
|+- Impr. don. système
|
|+- Impression structure menu
|
|+- Enregistrer paramètres
|
|+- Charger parametres
|
|+- Charger valeurs par défaut
|
|+- Sauv. valeurs par défaut
|
|+- Réglages basics

```


Index

Subject Index

Affectation des broches.....	72	instructions EMC	19
ascenseur à câbles.....	64	interface DCP.....	98
ascenseur hydraulique.....	65	Interrupteur de zone.....	53
Assembl.....	51	Intranet.....	80
Assemblage.....	53	Kits de fixation de l'encodeur absolu.....	50
atténuation des interférences.....	59	l'écran LCD et les boutons.....	37
Automatisation de bâtiments.....	21	Le commutateur de décélération.....	111
AWG-05.....	112	Le contrôle de fonctionnement.....	92
Batterie de deux ascenseurs.....	70	Les lignes de données.....	58
boîtier du toit de cabine.....	74	Les supports de module.....	59
bp308.....	29	Les variations de tension.....	59
Brancher l'alimentation.....	96	liste de défaillances	127
Brief Description bp308.....	29	LONworks.....	21
Câble de manœuvre.....	74	Maintenance.....	127
CAN Bus.....	58, 66	Menu d'appels.....	34
CANopen.....	25, 72	Menu d'informations.....	35
CANwizard®.....	98	Menu de configuration.....	34, 107
CAP-01/02.....	28	Menu de service.....	107
carte de circuit BPL- 02.....	14	Menu de services.....	33
clé USB.....	38	Mise en service d'un accès réseau	118
CLK-03.....	28	Mise en service d'un modem.....	117
combinaison Rc.....	59	Mise en service des diagnostics de données à distance	117
commutateurs magnétiques.....	53	Mise en service du système d'appels d'urgence	116
Composants du bp308.....	28	Mise en service du système de sélection d'étages	106
Connecteur femelle RJ45.....	72	Module de test de tension STM-02.....	84
Connecteur ouvert.....	72	murales.....	49
Connexion DCP.....	76	norme	72
connexion ISDN.....	80	nterrupteur position de niveau.....	53
Conseils techniques au sujet de l'unité de commande.....	86	Optimisation du comportement de déplacement. 116	
Couleurs des câbles.....	67	Passerelle.....	118
D-Sub 9broches.....	72	Passerelle de communication de données CAN. 28	
Data communication gateway	28	Point de déconnexion.....	110
Deceleration points.....	111	Premier trajet avec commandes de marche normale	115
défaillances enregistrées.....	127	Premier trajet avec commandes de secours..	99
Démarrage du programme de surveillance.....	36	Premier trajet avec contrôles d'inspection....	100
Dépannage.....	119	Préparation.....	84
Diagnostics de données à distance.....	21	Procédés de surveillance.....	119
Directive EMC.....	20	Programme de surveillance LPCmon.....	36
Directive EMC.....	57	Réglages de base.....	107
Directives EMC.....	19	réseau LONworks.....	81
Échantillon de schéma de circuit.....	64f.	Schémas des circuits d'atténuation des interférences	60
EEPROM.....	37	Sélecteur d'étage utilisant un encodeur absolu... 93	
EMC	19	Sélecteur d'étages utilisant des commutateurs magnétiques.....	92
EN 81.....	58	Serious risk of injury.....	7
Ethernet.....	21, 80	Shaft pit.....	110
Functional Description of Voltage Test Module	86	Signification des abréviations.....	61
Impulse diagrams.....	112	STM-02.....	86
Impulsion	53		
Installation.....	49		
Installation de l'encodeur absolu.....	79		
Installation des commutateurs de décélération .. 106			
Instructions de mise en service.....	83		

Index

surveillance de l'exécution.....	20
système de diagnostics à distance.....	122
Température d'exploitation.....	47
Température de stockage.....	47
Terminal-Mode.....	35
Tête de la cage.....	111
Topologie.....	79
Topologie du réseau.....	67
Trajet de lecture avec encodeur absolu.....	108
Unité d'appel de palier.....	28
Unité de contrôle d'un ascenseur hors batterie... 68	
Unité de fonctionnement de la cabine.....	28
Variants of bp308.....	29
variateur.....	76
variateur de fréquence.....	75
Vérifications préalables.....	94
Vérifier les câbles du bus.....	97
Vérifier les paramètres.....	97
Vérifier les terminaisons du bus.....	98
Vitesse d'inspection.....	109
Vitesse de remise à niveau.....	109
Vitesse de secours.....	109
Vitesses de déplacement.....	109
WinMOS®300.....	118, 122
Installation et mise en service.....	47

